ANNO XXXVII - N. 5 COPIE 185.000 MAGGIO 1931 - ANNO IX

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDVSTRIE TVRISTICHE

I pneumatici che trionfano su tutte le piste del mondo
FORT
RECORD MONDIALE di VELOCITÀ DAYTONA.5.II.31.IX

ALI NEL CIELO

Il Giro Aereo d'Italia 1931 per aeroplani da turismo.

Il Reale Aero Club d'Italia organizza per il luglio prossimo il 2º « Giro Aereo d'Italia 1931 »: gara internazionale per apparecchi da turismo della 1ª Categoria. Apparecchi della prima categoria si intendono quelli il cui peso a vuoto non supera i 400 kg. secondo le norme fissate dalla F. A. I. E' consentito su tale peso un aumento del 20 %.

Sono altresì ammessi alla gara apparecchi di peso superiore a quello precedentemente definito purchè appartengano al tipo anfibio o siano muniti di motori ad iniezione. I limiti del peso per tali casi sono definiti dal Regolamento particolare.

Come indice della potenza del motore si terrà conto esclusivamente della cilindrata la quale però non potrà essere superiore a 10 litri.

I motori dovranno essere regolarmente omologati.

La gara è aperta a tutti i soci del R. Aero Club d'Italia e a tutti i membri di Associazioni straniere aderenti alla F. A. I.

La gara è dotata di premi per la somma di L. 300.000 distribuiti come segue:

al 1º nella classifica generale L. 100.000;
al 2º L. 50.000;
al 3º L. 25.000;
al 4º L. 12.000;
dal 5º al 10º incluso L. 7500;
dall'11º al 15º incluso L. 5000;
dal 16º al 20º incluso L. 3500;
dal 21º al 25º incluso L. 2000.

La somma rimanente di L. 15.000 verrà ripartita, a discrezione del Collegio dei Commissari Sportivi, fra quei concorrenti i quali, dopo compiuta la terza tappa, fossero costretti ad abbandonare la gara per atterraggi forzati fuori campo e che abbiano subìto gravi danni all'apparecchio.

Ai concorrenti che effettueranno l'intero percorso, e non saranno inclusi nell'elenco dei primi 25 classificati, verrà restituita la intiera tassa di iscrizione.

Oltre ai premi citati vi saranno altri premi offerti dalle città toccate dal « Giro » ed assegnati con modalità che verranno fissate in seguito.

I premi non attribuiti rimarranno al R.Ae.C.I. per una successiva competizione.

Le prove pratiche verranno effettuate nei giorni 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 luglio all'Aeroporto del Littorio (Roma). La partenza per il « Giro Aereo d'Italia 1931 » verrà data la mattina del giorno 10 luglio alle ore 5.

Le prove pratiche consisteranno in:

1º una prova di quota;
2º una classifica delle qualità turistiche degli apparecchi;
3º una prova di partenza;
4º una prova di atterraggio;
5º determinazione del peso dell'apparecchio;
6º determinazione della cilindrata;
7º determinazione del carico alare.

La classifica derivante dall'esito delle prove pratiche servirà a determinare per ciascun concorrente l'*handicap* di partenza che sarà conservato in ciascuna partenza di tappa.

Il « Giro Aereo d'Italia 1931 » si effettuerà in sei tappe con il seguente programma:

10 luglio I. Tappa: Roma-Palermo km. 1076;
11 » riposo;
12 » II. Tappa: Palermo-Rimini km. 1052;
13 » riposo;
14 » III. Tappa: Rimini-Venezia km. 1123;
15 » riposo;
16 » IV. Tappa: Venezia-Milano km. 1099;
17 » riposo;
18 » V. Tappa: Milano-Torino km. 432;
19 » VI. Tappa: Torino-Roma km. 845.

Lo sviluppo della rete aerea adriatica.

Riesce assai interessante dare un'occhiata alle statistiche del traffico aereo sulle linee gestite dalla Società Italiana Servizi Aerei nel 1930.

Le linee considerate sono: Trieste-Venezia-Pavia-Genova; Trieste-Lussino-Zara-Ancona; Trieste-Fiume-Brioni-Venezia; Trieste-Fiume-Lussino-Zara; Trieste-Venezia-Pavia-Torino.

Linea *Trieste-Venezia-Pavia-Genova*: viaggi effettuati N. 553, chilometri volati 191.144, passeggeri 3575, posta kg. 560, merci chilogrammi 16.050, bagagli kg. 43.258, regolarità riferita ai viaggi tappa 99,72 per cento, percentuale di frequenza 90,46 per cento, regolarità di orario 99,10 per cento.

Linea *Trieste-Lussino-Zara-Ancona*: viaggi effettuati 612, chilometri volati 230.312, passeggeri 4924, posta e giornali kg. 12.144, merci kg. 21.163, bagagli kg. 68.124, regolarità riferita alle tappe 99,77 per cento, percentuale di frequenza 91,75 per cento, regolarità orario 98,88 per cento.

Linea *Trieste-Fiume-Brioni-Venezia* (dall'aprile al settembre): viaggi effettuati 139, chilometri volati 49.939, passeggeri 626, posta kg. 185, merci kg. 897, bagagli kg. 5725,

regolarità riferita alle tappe 99,32 per cento, percentuale di frequenza 95,2 per cento, regolarità orario 98,61 per cento.

Linea *Trieste-Fiume-Lussino-Zara*: viaggi effettuati 250, chilometri volati 88.072, passeggeri 981, posta kg. 629, merci kg. 1892, bagagli kg. 8682, regolarità riferita alle tappe 98,67 per cento, percentuale di frequenza 81,16 per cento, regolarità orario 98,5 per cento.

Linea *Trieste-Venezia-Pavia-Torino* (dall'aprile al settembre): viaggi effettuati 264, chilometri volati 35.311, passeggeri 437, posta kg. 73, merci kg. 1365, bagagli kg. 5495, regolarità riferita alle tappe 100 per cento, percentuale di frequenza 90,41 per cento, regolarità orario 94,4 per cento.

Ecco i dati complessivi delle cinque linee: viaggi effettuati nel 1930 N. 1818 contro 1103 nel 1929, chilometri volati nel 1930 594.728 contro 462.905 nel 1929, passeggeri 10.543 contro 7657, posta e giornali 13.594 contro 9487, bagagli 131.284 contro 97.745, merci 41.367 contro 68.569, regolarità tappe 99,5 per cento contro 99,7 per cento, percentuale di frequenza 89,9 per cento contro 85,5 per cento.

Queste cifre hanno un altissimo valore. La percentuale della regolarità e della sicurezza così elevata da non trovare facilmente riscontro, attesta con la migliore evidenza che oggi si può volare con sicurezza eguale, e talvolta anche maggiore, di quella che offrono gli altri mezzi di locomozione.

Il secolo della velocità.

Le cifre sono eloquenti.

In bicicletta su pista, dietro motocicletta, Léon Vanderstuyft ha percorso 122,771 chilometri in un'ora.

Segrave conquistò, a prezzo della vita, il *record*, mondiale di velocità in motoscafo con 159 chilometri orarî.

In motocicletta un altro audace, Wright, ha battuto i 242,550 km.-ora. Lo stesso Segrave segnò la massima velocità in automobile, con km. 372,4 orari.

Ma alle ali meccaniche spetta il primato di velocità assoluta con i 575,700 km.-ora raggiunti dall'inglese Orlebar su un percorso di tre chilometri.

Le principali manifestazioni aeree dell'aeronautica inglese.

Nell'anno 1931 l'aeronautica inglese organizzerà le seguenti grandi manifestazioni:

27 giugno — Parata Aerea di Hendon.
giugno-luglio — La Coppa del Re (King's Cup Air Race) di 1000 miglia organizzata dal Royal Aero Club.
8-11 luglio — Giornata aerea internazionale a Blackpool.
22 agosto — Riunione aviatoria a Newcastle.
5 (o 12 settembre) — Coppa Schneider.

Esperienze inglesi con ali a grande apertura.

Secondo quanto viene comunicato dalla Commissione delle Ricerche del Ministero dell'Aria, è possibile migliorare alle alte quote il rendimento di un aeroplano adottando un tipo d'ala a maggiore apertura.

La Commissione ha fatto esperimenti su tre tipi d'ala: uno con apertura di 60 piedi, un altro di 70 piedi ed un terzo di 80. Le altre caratteristiche dell'apparecchio erano state mantenute costanti.

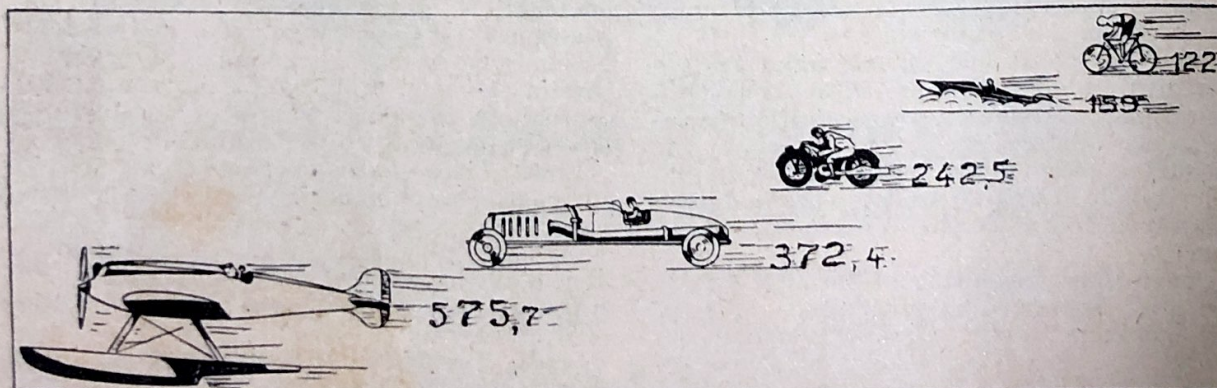
Le esperienze hanno dimostrato che alle basse quote i rendimenti dei tre diversi tipi non differivano gran che, ma che invece alle alte quote essi divergevano in modo sensibile. Con un'apertura d'ala maggiore si otteneva alle alte quote una maggiore velocità, una maggiore rapidità di salita e più larga autonomia.

Questi risultati saranno indubbiamente utilizzati nella pratica per il volo ad alta quota per gli apparecchi da bombardamento diurno. Per quanto riguarda l'aeroplano da caccia la necessità di mantenergli una grande manovrabilità non permetterà di applicare ad esso queste nuove e più grandi aperture d'ala.

Nuove linee aeree nell'U. R. S. S.

La Società di navigazione civile «Dobrioliot» ha organizzato una linea aerea nella parte settentrionale dell'U. R. S. S. sul tratto Arckangelsk-Kotlas-Ustsisolsk.

Si sono iniziati pure i lavori per l'organizzazione di un regolare servizio aereo sulla linea Mosca-Samara, che dovrà essere prolungata in seguito a Tashkent, in coincidenza con la linea Tashkent-Kabul, già in funzione.

IL SECOLO DELLA VELOCITÀ.

ESAME DEGLI OCCHI

per vedere bene lontano e vicino - chiedere
Catalogo Metodo gratis per esaminarsi la vista

F. VANZINA

GRADUATE AMERICAN OPTICIAN

MILANO - Galleria Vitt. Emanuele, 80.

i Soci del T. C. I. richiedano il listino speciale T 31

POSATERIA

ARGENTERIA

. DA REGALO .

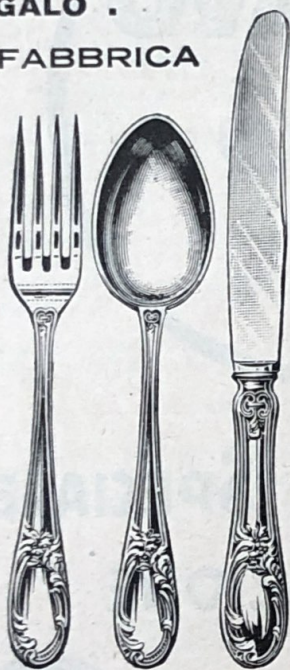
PREZZI DI FABBRICA

◇

PER RÉCLAME

Servizio posate
per 6 persone
Argento 800/00 massiccio
25 pezzi .... L. 495

Servizio posate
per 12 persone
Argento 800/00 massiccio
49 pezzi .... L. 925

GRATIS A RICHIESTA
LISTINO SPECIALE POSATE
E ARGENTERIA PER REGALI
CATALOGO GENERALE 1929

CESARE MARINAI - MILANO (107)
Via S. M. Beltrade N. 1 - Telefono N. 83-206

Motociclette "G. IMPERIAL"

Modello 175-250-350 - 4 Tempi - Valvole laterale e in testa
Modello Reclame 1931 da 175 cm. **L. 3650**

AGENZIA PER L'ITALIA E COLONIE

Motociclette "MONET ET GOYON"

13 Record mondiali in 175 — 4 Record mondiali in 250
Campionato di Francia in 175

Biciclette G. IMPERIAL - SCLEVELAND - E. BROWN

PREZZI E CONDIZIONI LE MIGLIORI E SENZA CONCORRENZA

"LA SEMINATRICE"

Via Giambellino, 7 — **MILANO** — Telefono N. 32189
Accetta AGENTI REGIONALI e PIAZZISTI LIBERI

AC 18

Strette di mano
sorrisi
ringraziamenti

a chi offre

FOTOGRAFIE
fatte con

APPAR. **Nagel**

PELLICOLE **SELO**

CARTE E LASTRE **Ilford**

Concess. Soc. An. **A-Z** MILANO

(Francia) Calendario manifestazioni aeronautiche nel 1931.

La Federazione Nazionale Aeronautica, d'accordo con la Commissione Sportiva dell'Aero Club di Francia, ha stabilito il seguente Calendario delle manifestazioni aeree che avranno luogo nel 1931:

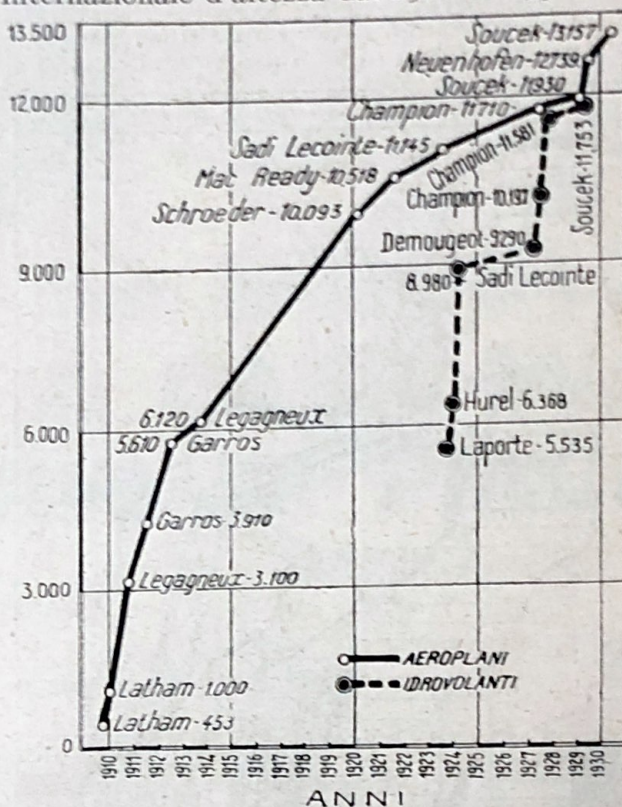
3 maggio — Meeting organizzato dall'Aero Club di Normandia.
24-25 maggio — Giornate nazionali d'aviazione a Vincennes.
15-31 maggio — Viaggio di turismo di Easton-Park (Giro di Francia).
31 maggio — Riunione degli apparecchi da turismo a Orly.
1° giugno — Congresso della Federazione Nazionale Aeronautica a Parigi.
7 giugno — Meeting a Strasburgo organizzato dall'Aero Club d'Alsazia.
7 giugno — Meeting a Nogent-en-Passigny organizzato dall'Aero Club dell'Alta Marna.
7 giugno — Rallye apparecchi da turismo nazionale organizzato dall'Aero Club del Sud-Ovest a Bordeaux, in occasione della Fiera di Bordeaux.
7 giugno — Manifestazione aeronautica a Tolosa organizzata dall'Associazione Amicale degli aviatori di Tolosa.
7 e 14 giugno — Rallye apparecchi da turismo, organizzato dall'Aero Club di Vichy.
14 giugno — Meeting a Joinville organizzato dall'Aero Club dell'Alta Marna.
14 giugno — Rallye organizzato dall'Aero Club di Francia.
19-20-21 giugno — Manifestazione nazionale dell'Associazione degli Ufficiali della riserva a Cherbourg.
21 giugno — Raduno a Lilla organizzato dall'Associazione Aeronautica del Nord della Francia.
27 giugno-2 agosto — Esposizione internazionale di fotografia aerea a Brest, organizzata dall'Aero Club di Finistère.
28 giugno — Rallye Aereo della Brayelle organizzato dal Club Aeronautico del Nord della Francia.
28 giugno — Meeting a Bourges organizzato dall'Aero Club del Berry.
4-5 luglio — Rallye Aereo internazionale Aero Club d'Auvergne, a Clermont Ferrand, e la 5ª Coppa della Marchesa di Sévigné.
10-12 luglio — Carovana aerea in Inghilterra.
12-14 luglio — Manifestazione a Poitiers organizzata dall'Aero Club di Poitou.
12 luglio — Manifestazione a Le Havre organizzata dall'Aero Club Havre.
13-14 luglio — Manifestazione a Saint Quentin organizzata dall'Aero Club de l'Aisne.
19 luglio — Meeting a Dieppe organizzato dall'Aero Club di Dieppe.
16-20 luglio — Parigi al Mare.
31 luglio — Meeting a Forges-les-Eaux.
9 agosto — Festa Aerea di Propaganda e Turismo organizzata dall'Aero Club de l'Aube a Troyes.
16 agosto — Festa Aerea organizzata dall'Aero Club di Brioude.
20 agosto-10 settembre — Prix Dunlop, organizzato dall'Aero Club di Francia.
30 agosto — Meeting a Blois organizzato dall'Aero Club du Loir-et-Cher.
6 settembre — Meeting a La Baule, organizzato dall'Aero Club dell'Atlantico.
13 settembre — Meeting a Vichy, organizzato dall'Aero Club di Vichy.
Settimana di settembre — Meeting a Boulogne.
23 settembre-11 ottobre — Concorso nazionale aviazione da turismo.

Ambulanze aeree.

Per poter soccorrere, in caso di gravi calamità o di malattie, gli abitanti delle remote regioni della Svezia settentrionale, dato che ivi manca ogni possibilità di assistenza medica locale e poichè la mancanza di comunicazioni rende impossibile ogni altro soccorso, la Croce Rossa Svedese ha organizzato, recentemente, un servizio di ambulanza aerea che ha già recato grandissimi aiuti durante epidemie pericolose e che ha operato salvataggi arditi.

Le ambulanze aeree sono costituite da grandi velivoli, equipaggiati opportunamente, i quali stazionano presso i distaccamenti militari di Boden, nella Lapponia, a Froesoen, nella provincia settentrionale dello Jemtland ed a Stoccolma.

Progressione del «record» internazionale di altezza.

Il grafico indica la progressione del *record* internazionale d'altezza dal 1910 al 1930. La

PROGRESSIONE DEL «RECORD» INTERNAZIONALE DI ALTEZZA.

fede, l'audacia e la scienza hanno portato l'uomo, nello spazio di vent'anni, a raggiungere le più alte regioni dello spazio celeste.

Nuova linea aerea fra Cecoslovacchia e Jugoslavia.

Dopo gli esperimenti compiuti, le Aviolinee Statali Cecoslovacche, in unione con la Società Jugoslava Drustvoza Vazdusni Saobracaj inizieranno il servizio regolare sulla linea Presburgo-Zagabria.

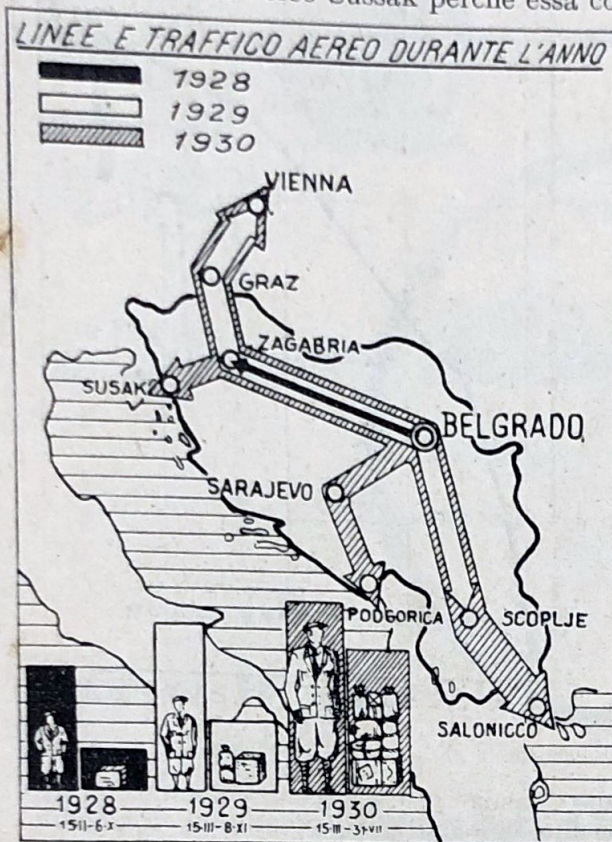
L'apertura di questa nuova linea è particolarmente notevole inquantochè è questa la prima volta che la Società Statale di Aviolinee della Cecoslovacchia, che ha sinora gestito soltanto le linee Praga-Brünn-Presburgo-Kaschau - Užhorod e Praga-Marienbad, ha esteso il servizio oltre i confini nazionali.

Per l'anno prossimo è previsto inoltre un prolungamento della linea Praga-Užhorod fino a Bucarest. I negoziati con la Romania a questo fine sono già avviati. Attualmente si lavora a mettere a punto gli impianti a terra Praga-Brünn-Presburgo attrezzati per il traffico notturno. Di 25 in 25 chilometri verrà impiantato un faro all'altezza di 15 o 20 metri.

Questi lavori dovranno essere terminati per l'estate dell'anno corrente.

L'aviazione civile in Jugoslavia.

Fino ad un anno fa esisteva in Jugoslavia una sola linea aerea: Belgrado - Zagabria. L'anno scorso vi si è aggiunta la linea Belgrado-Uskub. Recentemente si sono inaugurate due nuove linee: Zagabria-Sussak (sull'Adriatico) e Belgrado-Serajevo-Podgoriza (Montenegro). Quanto prima sarà istituita la linea litoranea Sussak-Spalato-Sebenico-Podgoriza.

Si dà particolarmente importanza, in Jugoslavia, alla linea verso Sussak perchè essa costituisce un rapido collegamento con l'Adriatico. A sua volta la linea verso Podgoriza rappresenta il primo mezzo di comunicazioni rapide stabilito con il Montenegro, che fino ad oggi non è stato collegato al territorio serbo da alcuna ferrovia.

Quanto ai rapporti internazionali, esistevano già due linee che collegavano Belgrado con Parigi e con Bucarest. L'anno scorso si è istituita una linea Zagabria-Vienna. Si sta frattanto organizzando una linea Bratislava-Zagabria. Infine la linea aerea tra l'Inghilterra e le Indie, che un tempo passava per l'Italia, fa attualmente scalo a Belgrado, che viene collegata così con Londra, Costantinopoli e l'Oriente fino alle Indie.

Un lancio col paracadute da 7620 metri.

Il *record* mondiale di discesa con paracadute detenuto finora da un aviatore americano con un salto di 7438 metri, è stato battuto dall'americano Bert White, che si è gettato nel vuoto da un'altezza di 7620 metri, nei dintorni di Lancaster, presso Los Angeles. La discesa è durata poco più di mezz'ora.

Sviluppo dei trasporti aerei in Spagna.

Il Governo spagnolo avrebbe in corso trattative con la « Compania de Lineas Aereas Subvencionadas » per la stipulazione di un contratto, per cui, dietro la sovvenzione annua di 1.500.000 *pesetas* la Compagnia stessa si obbligherà a mantenere in esercizio le seguenti linee aeree:

Madrid-Barcellona (con eventuale fermata a Valenza);
Madrid-Porriño;
Madrid-Burgos;
Madrid-Siviglia-Cadice;
Siviglia-Larache (con fermata a Tetuan);
Barcellona-Valenza-Alicante;
Malaga-Siviglia;
Barcellona-Palma di Mallorca;
Vigo-Coruna-Gijon-Santander;
Bilbao-San Sebastiano;
Melilla-Malaga-Ceuta-Cadice;
Cadice-Isole Canarie;

oltre le linee internazionali:

Siviglia-Portogallo;
Burgos-Francia;
Madrid-Portogallo;
Barcellona-Italia;
Barcellona-Francia;
Galizia-Portogallo.

Il contratto tra il Governo e la Compagnia suddetta, non proibisce la costituzione e l'esercizio di altre linee aeree da parte di altre società, ma lo Stato si obbliga in esso di non concedere sovvenzioni, premi o pagamenti per servigi aeropostali, che tali società potessero eventualmente intraprendere.

La « Compania de Lineas Aereas Subvencionadas » si obbliga a mantenere un capitale completamente versato uguale al triplo della sovvenzione elargitale dal Governo. I prezzi relativi al trasporto di passeggeri, carico e corrispondenza postale, verranno stabiliti annualmente, dietro intese tra il Governo e la predetta società.

Il mercato inglese degli aeroplani d'occasione.

In Inghilterra sta prendendo un considerevole sviluppo il mercato degli aeroplani d'occasione. Esistono attualmente delle organizzazioni come la « National Flying Services », la quale pubblica periodicamente un bollettino con l'elenco degli apparecchi d'occasione da vendere e fa da intermediaria fra il venditore e l'acquirente. Questo mercato è alimentato dagli aeroplani messi in disparte dai rispettivi proprietari in seguito all'acquisto di tipi più moderni. Fino ad oggi il mercato è limitato agli apparecchi di piccola potenza. Naturalmente i prezzi variano fortemente; apparecchi pagati da nuovi 90.000 franchi vengono rimessi in vendita per circa la metà. Se l'aeroplano è munito della fessura automatica il prezzo aumenta di 3800 franchi. Un idrovolante di occasione può essere acquistato per 125.000 franchi, mentre un « S. E. 5 A » del tipo adoperato durante la guerra si può avere per 32.000 franchi, e un « Avro » a cui deve essere rinnovato il certificato di navigabilità è ceduto per 12.500 frs., compreso il motore rotativo.

IO IMPARO

coll'aiuto del fonografo

l'INGLESE, il FRANCESE
il TEDESCO, lo SPAGNOLO

DA ME SOLO A CASA MIA QUANDO MI PIACE

S. E. MARINETTI

della R. Accademia d'Italia scrive:

Sono entusiasta del Linguaphone sistema ideale per imparare rapidamente una lingua. E' questo un nuovo trionfo della macchina che dovunque agilizza e perfeziona la vita liberandola dai pesi e dai contatti quotidiani. Verrà presto il tempo in cui Linguaphone sostituiranno scuole, maestri e professori.
Il Linguaphone permetterà a milioni di ragazzi e adolescenti di ricevere un insegnamento vivo, sintetico e divertente, da alcuni uomini prescelti per la loro voce animatrice, assolutamente puri di mediocrismo professionale.

IERI, per imparare una lingua straniera, era necessario un lungo e costoso soggiorno all'estero.

OGGI, i professori stranieri vengono a noi coi dischi del fonografo, senza arrecarci il minimo disturbo.

Il metodo "Linguaphone" significa avere sempre a nostra disposizione il professore in qualunque ora, sempre pronto a ripeterci una parola, una frase, con voce sempre nitida e calma, tanto al principio quanto alla fine della più lunga lezione.

Dedicando un'ora al giorno e servendoci di qualunque marca di fonografo, possiamo imparare in tre mesi una lingua. In seguito "Linguaphone", senza ulteriori spese, servirà al medesimo scopo per tutti i componenti la nostra famiglia.

Quando noi diciamo "conoscere una lingua", questo non significa conoscere solamente le poche frasi che ci permetterebbero di disimpegnarci all'estero, ma acquisire una conoscenza reale della lingua, possederne l'accento come se avessimo soggiornato per parecchi anni nel paese stesso ed infine, cosa che nessun altro insegnamento ci può garantire, essere certi di comprendere perfettamente dopo breve tempo uno straniero nella sua lingua, anche se parla rapidamente.

LINGUAPHONE

MILANO - Galleria Vittorio Emanuele, 75 (Uff. U 13).
TORINO - Via Garibaldi, 9.
FIRENZE - Piazza Strozzi, 5.
GENOVA - Istituto Mocci - Via Galata, 27.
ROMA - Galleria Colonna, braccio destro, ammezzato.

Un opuscolo illustrato è inviato gratuitamente a chiunque ne faccia richiesta alla sede di Milano.

ANNO XXXVII **Sommario del Fascicolo di Maggio** **N. 5**

Abbonamento per il 1931: L. 18,50 (Estero L. 36,50).
ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 — di tassa d'ammissione; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Estero L. 250,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 250,20 (Estero L. 350,20).

La Direzione della Rivista è affidata per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

CONSOCI, staccate e rispedite subito!

SCHEDA DI VOTAZIONE
DA STACCARE E RINVIARE ALLA SEDE DEL T. C. I.

Chiusura della votazione: 31 LUGLIO 1931

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, così che pervenga in tempo utile, ossia entro il 31 Luglio 1931.

La scheda che non conterrà variazioni di sorta, varrà come voto di approvazione al Bilancio 1930, alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti e alle proposte di modificazioni dello Statuto Sociale.

Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi. Le schede contenenti variazioni, che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare (L. 0,50).

Saranno respinte le schede tassate per mancata o insufficiente affrancazione.

NB. — Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1° Agosto 1931, iniziandosi alle ore 9.

Votazione del Bilancio Consuntivo del Touring per l'anno 1930.

Approvo il Bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring *per l'anno 1930 e le relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci, pubblicati nella* Rivista Mensile del Touring « Le Vie d'Italia » *N. 5, Maggio 1931, e sul* Foglietto d'informazioni *N. 2, Aprile 1931.*

NB. — Chi non intende approvare, cancelli la dichiarazione sopra scritta.

Votazione per la Nomina delle Cariche sociali:

Consiglieri uscenti di carica per compiuto triennio e rieleggibili:	Consiglieri proposti pel triennio 1931 - 1932 - 1933:
1. **Badini** Dott. Comm. **Mario.**	1. ....
2. **Bognetti** Prof. Gr. Uff. **Giovanni.**	2. ....
3. **Johnson** Comm. **Federico.**	3. ....
4. **Moro** Rag. Cav. Uff. **Piero.**	4. ....
Consigliere nominato interinalmente dal Consiglio a termini dell'art. 20 dello Statuto Sociale e rieleggibile:	
5. **Gorla** Ing. Comm. **Giuseppe.**	5. ....

Sindaci uscenti di carica e rieleggibili:	Sindaci proposti per l'esercizio 1931:
1. **Lonati** Rag. Cav. Uff. **Angelo.**	1. ....
2. **Magnocavallo** Rag. Cav. **Camillo.**	2. ....
3. **Rocca** Dott. Rag. **Giambattista.**	3. ....

NB. — S'intendono proposti per la conferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne verrà scritto altro.

Votazione per la modificazione dello Statuto Sociale:

Approvo le modifiche agli articoli 5, 7, 14 dello Statuto Sociale, secondo il testo riportato in fine alla Relazione del Consiglio, *di cui sopra.*

NB. — Chi non approva è pregato di cancellare i numeri degli articoli sopra indicati.

Lembo da piegare

Secondo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Bozze di stampa di ritorno

§ 63 Indicat. Serv. Post. 1920, lettere *c) e) f)*

Affrancare
con bollo
da 10 centes.

Alla

Direzione Generale

del

Touring Club Italiano

MILANO (105)

Corso Italia, 10

Primo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Lembo da piegare

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
MILANO CORSO ITALIA N° 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 Aprile 1921 N° 610 · ROMA · Via Marghera 6 · Angolo Via dei Mille

TURISMO NAZIONALE · MOVIMENTO FORESTIERI · PROPAGANDA · ALBERGHI · PRODOTTO ITALIANO · SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXVI - N. 5

Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI, del testo dalla pag. 321 alla 400 e del notiziario dalla pag. 185 alla 232.

Maggio 1931
(Anno IX)

Assemblea Generale Ordinaria e Straordinaria
DEI SOCI DEL TOURING

A sensi degli articoli 26, 27, 28, 29 e 42 dello Statuto Sociale sono indette per votazione « ad referendum » che si chiuderà il giorno 31 luglio 1931, le Assemblee Ordinaria e Straordinaria dei Soci del T. C. I.

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione.
2. Relazione dei Sindaci sul bilancio consuntivo per l'Esercizio 1930.
3. Voto sul bilancio consuntivo 1930.
4. Elezioni:

   a) di quattro Consiglieri in sostituzione dei Signori: BADINI dr. comm. MARIO; BOGNETTI prof. gr. uff. GIOVANNI; JOHNSON comm. FEDERICO; MORO rag. cav. uff. PIERO (scaduti per compiuto triennio e rieleggibili);

   b) di un Consigliere in sostituzione del Sig. ing. comm. GIUSEPPE GORLA, nominato interinalmente dal Consiglio a termini dell'art. 20 dello Statuto Sociale e rieleggibile;

   c) di tre Sindaci in sostituzione dei signori: rag. cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO; rag. cav. uff. ANGELO LONATI e dott. rag. GIAN BATTISTA ROCCA (rieleggibili).

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA STRAORDINARIA

Proposta di modificazioni agli articoli 5, 7 e 14 dello Statuto Sociale (v. pag. 332).

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione « ad referendum » sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31 e 32 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del 31 luglio 1931.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1° agosto 1931, iniziandosi alle ore 9.

Milano, 15 aprile 1931-IX.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL PRESIDENTE
GIOVANNI BOGNETTI

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

PER L'ESERCIZIO 1930

I. - Consistenza patrimoniale. - II. Le spese per le pubblicazioni. - III. Varie forme di propaganda. - IV. Servizio dogane - Trittici. - V. Le pubblicazioni periodiche. - VI. La Collezione "Attraverso l'Italia„. - VII. Le Guide e gli Annuari. - VIII. Carte e Atlanti. - IX. Propagande speciali. - X. Escursioni e Campeggi. - XI. La marcia Johnson. - XII. L'opera dei Consoli - Gli affiliamenti. - XIII. Il servizio informazioni. - XIV. Per il miglioramento stradale. - XV. I Cartelli indicatori stradali. - XVI. Il Villaggio Alpino.

CONSOCI,

L'esame della situazione del Vostro Sodalizio nel 1930 è dominato dal grande aumento verificatosi nel numero dei Soci: con un balzo di 45.627 nuove adesioni rispetto al 1929 si sorpassarono di circa un migliaio i 400.000 (esattamente 400.975) al 31 dicembre 1930. La constatazione, per quanto lieta e profondamente sentita dal Vostro Consiglio, non ha determinato celebrazioni di circostanza, perchè tutti abbiamo rivolto lo sguardo all'avvenire, verso maggiori mete. Tuttavia anche il punto raggiunto ora può essere motivo di legittime compiacenze: esso sta a dimostrare come il Touring abbia profonde radici nella vita del Paese, come sia penetrato veramente, grazie alla modicità della quota, in tutti gli strati sociali. Fra i giovani soprattutto sono raccolte le nuove adesioni: felice constatazione anche questa, che prova una volta di più come la nuova generazione, che ha la fortuna di vivere in un'atmosfera nuova, sia fervente d'amor patrio e sensibile a tutto quanto è inteso a rivelare gli aspetti più caratteristici di questa multiforme e divina Patria nostra.

Siamo dunque uno ogni cento italiani e quindi abbiamo il primato nel confronto dei Touring Clubs esteri: ma quel che è più importante e caratteristico, e che porta il nostro Touring ad essere primo fra tutte le Associazioni del mondo da noi conosciute, è il fatto del numero dei Soci Vitalizi: i quali erano 145.114 alla fine del 1929 e 164.035 alla fine del 1930. Ma altri 16.413 Soci Vitalizi avevano in corso il versamento della quota a rate alla fine dello scorso esercizio, per cui non è affatto temerario prevedere — anche in base all'andamento delle iscrizioni in questi primi quattro mesi dell'anno — che i Soci a vita saranno circa 200.000 alla fine del 1931. Numeri come quelli ora citati consentono di guardare con tranquilla sicurezza l'avvenire, che vedrà sempre più estendersi l'opera della nostra Istituzione nel nome e per il bene dell'Italia: la sostanziale modificazione nel rapporto fra i Soci Vitalizi e quelli annuali, pone però anche problemi nuovi che vanno risolti tempestivamente se si vuol mantenere all'Associazione quella florida e multiforme attività che costituisce una delle maggiori ragioni del suo successo. Ma di questo argomento e delle proposte concrete che il Vostro Consiglio sente il dovere di sottoporvi quale conclusione degli accurati studi compiuti, diremo più tardi: ora ci corre l'obbligo anzitutto di rivolgere un pensiero di riconoscenza a tutti coloro che ci hanno seguito con simpatia e con benevolenza e che hanno, sia pure in forme diversissime, aiutato il rapido progredire dell'Associazione: dalle più alte Gerarchie dello Stato, che vedono nel Touring uno strumento di cultura e di progresso, ai nostri Capo Consoli e Consoli, strumento prezioso di propaganda e di informazione, ai Collaboratori nei campi più varî, che sono spesso gli artefici dei nostri successi, ai Soci tutti che ci confortano col loro appoggio e con la loro approvazione.

I. Consistenza patrimoniale. — Il bilancio si chiude con un avanzo di L. 115.497,80 che consente di portare il fondo di riserva a Lire 2.954.642,50. Il fondo di garanzia vincolato per i Vitalizi crebbe nel 1930, grazie al già accennato cospicuo aumento verificatosi in questa categoria di Soci, di L. 3.852.800: complessivamente esso risulta di L. 25 milioni e 122.825. I Soci Fondatori della Sede hanno fornito nell'annata un contributo di Lire 10,200. Il patrimonio sale quindi complessivamente da L. 24.517.575,67 come era nel 1929 a L. 28.496.167,50. L'esame delle Attività elencate nel Bilancio Consuntivo, che troverete pubblicato alla fine di questa relazione, vi dirà la natura degli impieghi effettuati: sono per la maggior parte titoli dello Stato o da esso garantiti, calcolati al corso del 31 dicembre 1930, o Cartelle di Credito fondiario. Nel complesso dei titoli di Stato di proprietà del Vostro Sodalizio si verificò una rivalutazione di L. 83.022 portate ad aumento del Fondo Fluttuazione valori che sale così a L. 452.500,85. Per le obbligazioni Fondiarie o i titoli rimborsabili, si è tenuto invece fermo il criterio già adottato nello scorso anno, di esporli al prezzo effettivo d'acquisto, senza tener conto delle loro variazioni. Se fossero stati esposti in bilancio ai corsi di fine 1930, il Fondo Fluttuazione Valori avrebbe subito quest'anno un forte aumento: ma queste variazioni avrebbero carattere momentaneo, mentre il Touring acquista i titoli per conservarli fino al loro rimborso, giacchè essi costituiscono quasi per intero il

fondo di garanzia degli obblighi verso i Vitalizi. Il Fondo Fluttuazione Valori si riferisce perciò soltanto al Consolidato, al Littorio e alla Rendita e quindi apparirà a tutti più che sufficiente.

L'investimento in azioni della Soc. An. *Albergo Touring* è di L. 5.057.100: esso venne ripetutamente illustrato negli scorsi anni e si presenta di assoluta tranquillità. Le azioni della « Società Quartiere Bellotti » e « Quartiere Piave » per complessive L. 3.041.727,20 rappresentano l'investimento in stabili, già accennato nella precedente relazione, fatto coi criteri più prudenziali e con risultati del tutto soddisfacenti, solo lievemente attenuati nello scorso esercizio dal noto provvedimento di riduzione degli affitti, che avrà quest'anno la sua intera ripercussione.

II. Le spese per le pubblicazioni. — Le spese sostenute nell'anno per questo titolo ammontano a L. 8.346.554,12 e si riferiscono soprattutto alle opere e alle pubblicazioni indicate nel bilancio stesso: esse vi sono ben note; comunque verranno esaminate fra breve. Come sempre, la grossa somma venne amministrata con scrupolosa oculatezza.

III. Varie forme di propaganda. — Le Lire 467.570,90 che figurano in bilancio sotto questo titolo comprendono spese vere e proprie di propaganda a favore del Sodalizio, quali sono i premî di benemerenza e le medaglie, i distintivi per le varie categorie di Soci e così via; e spese per forme di propaganda di interesse generale, quali la propaganda forestale, lo studio dei problemi che riguardano l'adozione dei carburanti poveri, la partecipazione a esposizioni e a convegni, a manifestazioni nautiche, ecc.

Sotto il titolo « Sezioni » sono indicate spese per L. 375.535,33: esse riguardano la vasta attività sviluppata in varî campi, fra cui principalissima quella a favore del miglioramento stradale e alberghiero, dell'automobilismo e dei problemi di circolazione che datano da molti anni e che hanno guadagnato al Sodalizio consensi e simpatie.

IV. Servizio dogane - Trittici. — Le somme che figurano in bilancio per i depositi cauzionali al 31 dicembre sono sempre importanti. Presso la Sede L. 3.838.424 e presso gli Uffici Succursali L. 7.145.900. Per mezzo delle varie Società di Assicurazione vennero cauzionati depositi per circa L. 31.000.000.

Recentemente venne istituito un nuovo servizio di trittici per agevolare i motociclisti. La Svizzera concedeva ai nostri Soci fino allo scorso anno, l'importazione temporanea di motociclette con o senza carrozzino, in esenzione di deposito doganale: a presentazione della nostra tessera sociale veniva emesso un Certificato di Controllo che doveva venir scaricato con la registrazione di uscita definitiva del veicolo dalla Svizzera. Purtroppo, per la deplorevole negligenza di alcuni Soci che non curavano lo scarico del Certificato, l'Amministrazione Doganale Svizzera ha soppresso questa facilitazione. Perciò il T. C. I. ha stipulato una speciale convenzione con una Compagnia di Assicurazione, per cui i motociclisti possono ottenere un trittico svizzero valido un anno, al prezzo ridotto di L. 30 complessive. Il Touring ha pure istituito una speciale tesserina per l'importazione temporanea di biciclette in Svizzera, in esenzione del deposito doganale.

V. Le pubblicazioni periodiche. — 1. Le Vie d'Italia. — Dire che il cammino ascensionale della nostra maggior Rivista è continuato anche lo scorso anno, è ripetere una frase ormai consueta ai vostri orecchi. Ma così è: e, del resto, il fatto stesso che se n'è dovuta aumentare la tiratura, testimonia della più benevola accoglienza che essa riscuote nel pubblico italiano, presso il quale è sempre la pubblicazione mensile più diffusa e una delle più accreditate.

Questo successo è la naturale conseguenza dei suoi pregi intrinseci — letterari, artistici, informativi — e soprattutto di quella varietà di composizione per cui essa riesce utile e gradita a diversi ceti e a diverse mentalità, riflettendo così l'armonica varietà del nostro complesso sociale. Vediamo infatti nelle 1566 pagine che compongono l'annata 1930, illustrata con oltre mille magnifiche incisioni, pubblicati articoli sui più diversi argomenti, da quelli che interessano più particolarmente gli studiosi — (e si è badato che non fossero molto frequenti, e quanto più possibile, di agevole comprensione) a quelli — (e sono in maggioranza) — che illustrano località italiane, a quelli che riflettono l'attività del Regime nei campi che hanno più diretta attinenza al turismo, a quelli che divulgano i principali procedimenti dell'industria nazionale, a quelli infine che descrivono costumi e tradizioni che il nostro popolo conserva e difende con gelosa passione.

Oggetto di varia e degna trattazione è stato il patrimonio artistico italiano, superba e invidiata prerogativa, ed è continuata la pubblicazione degli articoli della serie « Arte italiana nel mondo », ciclo di doverosa rivendicazione, che, giunto al suo termine, verrà probabilmente raccolto in un volume. Agli articoli veri e proprî fa riscontro il *Notiziario*, copiosissimo e riflettente le più svariate materie aderenti al turismo, inteso nel più largo senso. Sono informazioni che riguardano l'aviazione, l'automobilismo, le ferrovie, il motociclismo, la navigazione, lo sport, le strade, le poste, i telegrafi, i telefoni, informazioni di carattere divulgativo e pratico. Non manca, nei limiti dello spazio che può esserle concesso, una rivista bibliografica, particolarmente di pubblicazioni turistiche.

Infine *Le Vie d'Italia* sono organo ufficiale dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche (Enit) ai cui comunicati è riserbata una speciale rubrica.

Nè questo è il solo rapporto del Touring con quell'Ente, alla cui fondazione ha contri-

buito, e nel cui Consiglio ebbe ed ha i suoi rappresentanti: mentre lo ritiene organo indispensabile per la propaganda all'Estero, oggi vivamente contesa dalla più gran parte degli Stati. Lieto pronostico per le sue sorti, ed ancor più per quelle del turismo italiano nella gara internazionale, è la recente chiamata del Presidente dell'Enit, S. E. Suvich, all'alto ufficio di Commissario del Turismo alle dipendenze del Capo del Governo.

2. Le Vie d'Italia e dell'America Latina. Giunta al suo settimo anno di vita, questa Rivista ha saputo ormai imporsi sempre più alla considerazione degli italiani, sia di quelli che risiedono nel Regno, sia di quelli che vivono ed operano nelle regioni del Sud e del Centro America. Come è noto, vuol essere un collegamento spirituale fra questi nostri fratelli e la Madrepatria e si propone di rinsaldare i vincoli morali e materiali fra il nostro Paese e le Repubbliche d'oltre Oceano.

Fedele alla sua linea tradizionale, essa ha continuato ad illustrare, nel 1930, luoghi, costumi, monumenti e attività dell'Italia e dell'America Latina, con particolare riguardo alle affermazioni del lavoro e del pensiero italiano all'estero. Nuovi collaboratori di varia nazionalità e di varia competenza si sono aggiunti all'operosa schiera di coloro che i lettori già conoscevano ed apprezzavano da anni. È stata così iniziata la pubblicazione degli articoli sul Centro America e le Antille, frutto del lungo giro, durato ben sette mesi, che il prof. P. G. Jansen ebbe a compiere per noi nelle regioni affascinanti e misteriose, ricche di risorse naturali, che sono il Venezuela, la Colombia, il Panamà, la Costarica, il Nicaragua, il Guatemala, il Salvador, l'Honduras e le Antille, la cui conoscenza può essere di grande utilità anche per il nostro Paese.

In questi, come negli altri articoli di argomento americano, l'informazione pratica e geografica si sposa efficacemente all'uso del colore e alla rievocazione di episodi e di leggende che contribuiscono a rendere vieppiù dilettosa la lettura.

Nella parte italiana si è cercato, come sempre, di illustrare di preferenza argomenti che possano suscitare in loro la più viva nostalgia per la Patria lontana e illuminarli sulle tappe del suo cammino ascensionale.

I 12 fascicoli dell'annata 1930 constano di 1374 pagine, illustrate da oltre 1500 incisioni (una media approssimativa di 140 illustrazioni per fascicolo) e contengono 218 articoli, di cui 137 di argomento americano e 81 di argomento italiano.

3. Per le notizie riguardanti le altre Riviste del Touring: *L'Albergo in Italia, L'Alpe, Le Strade,* rimandiamo ai capitoli che trattano delle « Propagande speciali » e del « Miglioramento Stradale ».

VI. La Collezione "Attraverso l'Italia". — Non soltanto il programma di questa pubblicazione venne ampiamente illustrato su questa Rivista, ma già due volumi sono nelle mani dei Soci: a noi non rimane che di constatare l'effettivo successo raggiunto. I 17 volumi della Guida d'Italia stanno per avere un commento iconografico che risponde a un vivo desiderio — vorremmo dire a un bisogno — del grande pubblico che non può arricchire la propria casa o la propria biblioteca delle numerose e ricche opere che riproducono taluni aspetti delle infinite bellezze del nostro Paese. La nostra è naturalmente un'opera di sintesi, dove gli aspetti della natura, le ricchezze monumentali, i capolavori dell'arte si alternano alle immagini più caratteristiche della vita regionale.

L'opera va guardata anche in relazione alla sua enorme tiratura, e alla mitezza della quota di associazione al Touring. È certo che questa propaganda alle bellezze del nostro Paese, questo invito a conoscerle meglio, questo richiamo possente alle virtù e alle glorie del popolo nostro, non hanno precedenti: e questo fatto è stato rilevato con simpatia anche da tutta la stampa. Dal punto di vista amministrativo quest'opera, che ci procurò gran parte delle nuove adesioni registrate nello scorso anno, suscitò il più lieto stupore non potendosi molti spiegare come il Touring potesse dar tanto con così poco. Il segreto è molto semplice: esso consiste nel felice connubio fra la saggia amministrazione e la forza che viene dal numero.

VII. Le Guide e gli Annuari. — 1. Le nuove edizioni della Guida d'Italia. Conclusa la Guida d'Italia con la pubblicazione del 17° Volume « Possedimenti e Colonie », è stato intensificato il lavoro di rinnovamento dei singoli volumi, rinnovamento che era stato iniziato fin dal 1923, ed al quale l'Ufficio Guida può ora dedicare tutta la sua attività. Il programma studiato e adottato contempla il rifacimento di tutti i volumi dando la preferenza a quelli di edizione meno recente.

Le nuove edizioni non solo rappresentano un rimaneggiamento profondo di tutta la materia, ma offrono la possibilità di meglio definire ed equilibrare la divisione della descrizione del Paese in volumi regionali. In linea di massima si tende a creare dei volumi dedicati a una sola regione, descritta nella sua interezza.

Nel 1930 sono stati pubblicati nella 5ª edizione i volumi « *Piemonte* » (748 pagine, 21 carte geografiche, 13 piante di città, 12 piante di edifici e 25 stemmi) e « *Lombardia* » (792 pagine, 24 carte geografiche, 11 piante di città, 15 piante di edifici, 25 stemmi). La descrizione di queste regioni era precedentemente compresa nei due volumi « Piemonte, Lombardia, Canton Ticino ». Per ambedue i volumi la nuova edizione rappresenta un completo rifacimento, che tiene conto di tutti i mutamenti verificatisi sia nel campo alberghiero, sia in quello della viabilità e dei mezzi di trasporto, dell'edilizia, dell'arte, ecc.

Gli itinerari, che partono sempre da centri importanti, sono stati ordinati e resi più sistematici.

La parte escursionistica, è stata pure accuratamente rimaneggiata per renderla corrispondente allo sviluppo mirabile che l'escursionismo e l'alpinismo hanno preso in questi ultimi anni.

Il ricco corredo cartografico non solo è stato riveduto e aggiornato, ma è stato notevolmente aumentato con le piante di Asti, Ivrea e Saluzzo per il Piemonte, del Centro di Milano, di Lodi e di Varese per la Lombardia, e con alcune carte, ad esempio quella della zona tra Milano e i Laghi Maggiore e di Como, così densamente popolata e così fitta di traffico. Di Milano si è data una pianta del tutto nuova, per tener conto di tutto il recente rinnovamento edilizio.

Il Touring, nel preparare e nel diffondere queste nuove edizioni della Guida d'Italia (che non vengono più distribuite gratuitamente ai Soci ma sono messe in vendita a prezzo di costo) ritiene di servire ad un alto interesse nazionale, d'ordine naturale e d'ordine pratico. Poichè la Guida, mentre da un lato è un efficacissimo mezzo di propaganda turistica, costituisce anche e soprattutto un potente contributo alla diffusione della conoscenza dell'Italia in tutti i suoi molteplici aspetti.

2. Guida d'Italia per gli Stranieri. Più volte sono stati illustrati ai Soci gli scopi che si è prefisso il Touring nel pubblicare i 10 volumi, ora in vendita in tutto il mondo. È giusto che siano gli Italiani a far da guida agli ospiti in casa propria, sostituendo una guida, in tutto italiana fuorchè nella lingua, alle edizioni d'Oltralpe, non sempre aggiornate e non sempre oggettive.

L'*edizione francese* consta di 4 volumi (*Italie du Nord; Italie Centrale; Rome, l'Italie Méridionale et les Iles; Italie en un volume*). Nel 1930 venne pubblicato il volume *Italie Centrale* che descrive la Toscana, l'Umbria, le Marche e parte del Lazio, esclusa Roma. Altre nuove edizioni sono in lavoro.

Dell'*edizione inglese*, che comprende due volumi (*Northern Italy* e *Southern Italy*) è stata messa in vendita la 2ª edizione del 2° volume, che descrive Roma, l'Italia Meridionale, Sicilia e Sardegna, accuratamente aggiornato.

L' *edizione tedesca* comprende 4 volumi (*Oberitalien; Mittelitalien; Süditalien; Italien in einem Bande*); una nuova edizione di *Oberitalien* viene ora messa in vendita.

La Guida, nelle sue differenti edizioni, si è imposta dovunque per la sua bontà e per la sua freschezza ed oggettività. Il Vostro Sodalizio è lieto, anche se questa iniziativa richiede qualche sacrificio, di apportare con essa un contributo di indubbia importanza alla propaganda turistica italiana all'estero.

3. Della Guida delle Strade di grande comunicazione è stato distribuito nel 1930 il 4° Volume dedicato all'*Italia Meridionale*. Ora è in distribuzione il quinto ed ultimo, con gli itinerari dell'Italia Insulare, dei Possedimenti e delle Colonie.

I Soci che ci sono fedeli da almeno cinque anni, hanno così ricevuto l'inventario turistico delle strade italiane, con distanze, profili altimetrici, piantine e un'infinità d'altri dati indispensabili a chi percorre, con qualsiasi mezzo, le belle strade d'Italia.

4. La Guida dei Campi di Battaglia. Anche nel 1930 il pubblico ha conservato a questa pubblicazione il suo più largo favore. Il numero dei volumi acquistati — da Soci e non Soci — è di circa 100.000, 20.000 dei quali soltanto nel 1930.

In questo stesso anno ha visto la luce la seconda edizione del volume 4° (« Il Medio e Basso Isonzo »), completamente rifatto e quasi raddoppiato di mole.

Si sono anche effettuate ristampe del volume 1° (« Trentino, Pasubio e Altipiani ») e 5° (« Il Piave e il Montello ») e si è pubblicato un nuovo volume, che serve di introduzione alla serie; esso è intitolato: « *La nostra Guerra* »; abbraccia l'intero teatro di questa e ne contiene in sintesi l'esame sotto l'aspetto geografico e storico militare.

Infine, si è posto mano alla compilazione di un nuovo volume, destinato ad illustrare il valore del contributo recato alla vittoria comune dal II° Corpo d'Armata italiano sui Campi di battaglia della Francia: esso vedrà la luce contemporaneamente a questo fascicolo di Rivista.

Il Vostro Consiglio ritiene di aver degnamente completato questa Collana di Guide che di recente ha ottenuto anche l'ambìto consenso del Ministero dell'Educazione Nazionale, il quale ha voluto raccomandarne la diffusione fra gli studenti degli Istituti Medi d'istruzione con apposita circolare (N. 8 in data 14 gennaio 1931) inserita nel *Bollettino Ufficiale* del Ministero stesso.

5. Da Rifugio a Rifugio. La serie, iniziata nel 1929, in stretta collaborazione col Club Alpino Italiano, si è arricchita nel 1930 di un nuovo volume, di particolare interesse: « *Dolomiti Occidentali* » (pagine di testo 250, una carta geografica, 12 schizzi, 72 fotografie). Esso descrive una zona fra le più belle delle Alpi, certo la più scenografica e la più adatta per quella forma di turismo alpino accessibile a tutti i buoni camminatori, che la speciale guida vuole diffondere fra gli Italiani: le Dolomiti fra le valli dell'Isarco, dell'Adige, del Cordevole, di Badia e di Pusteria. 46 Rifugi vengono descritti con le loro vie d'accesso, le traversate e le ascensioni che da essi si possono compiere. Le 72 riproduzioni di fotografie rappresentano ciascun rifugio e alcuni panorami e quadri alpini scelti fra i più belli e caratteristici.

Il volume si fregia di una prefazione di S. E. Angelo Manaresi, Presidente del C. A. I., in cui è sintetizzato lo scopo di questa pubblicazione, di avviare cioè sempre più numerose schiere di italiani sui sentieri delle Alpi.

VIII. Carte e Atlanti. — 1. La Carta delle zone turistiche d'Italia si è arricchita nello scorso anno dei due fogli che rappresen-

tano il *Golfo di Napoli*. Essi vennero offerti come primizia ai partecipanti all'XI° Congresso Geografico Nazionale, riunitosi appunto in Napoli nell'aprile del 1930. In quell'occasione il Vostro Presidente diede relazione dell'attività geografica del Touring nell'ultimo triennio, e ancora una volta ebbe modo di constatare quanto sia viva la simpatia dei geografi italiani per il Touring che considerano come un fattore notevole per la diffusione della cultura geografica nel nostro Paese.

2. L'aggiornamento della Carta d'Italia al 250.000 e delle altre Carte del Touring è oggetto di scrupolose cure e costituisce un lavoro e un onere tutt'altro che indifferente. Le opere pubbliche grandiose compiute dal Regime debbono trovare immediata rispondenza nella documentazione grafica: possiamo dire che non è facile cosa tener dietro a tutte queste trasformazioni che riguardano strade e correzioni di tracciati, ponti, bonifiche, trasformazioni edilizie, linee ferroviarie principali e secondarie. Mettiamo però nell'assolvimento di questo còmpito ogni impegno perchè — a tacere delle ragioni d'ordine morale — se il pubblico dovesse constatare che le nostre carte rispecchiano una situazione sorpassata, l'ingente patrimonio che abbiamo impegnato nella cartografia perderebbe gran parte del suo valore.

3. La Carta Aeronautica al 250.000 è frutto di una cordiale collaborazione fra il R. Aero Club d'Italia e il Touring Club Italiano.

Riconosciuto che il 250.000 del Touring è la Carta più diffusa e più popolare d'Italia, quella che ha servito alla generazione che ha fatto la guerra, e che ancor oggi è usata su larghissima scala dagli aviatori, si è pensato di adattare questa Carta ad uso aeronautico. Il Touring è stato lieto di mettere a disposizione i suoi impianti per uno scopo così elevato.

Finora sono stati pubblicati tre fascicoli, cioè complessivamente 18 fogli.

4. L'Atlante Internazionale. La diffusione in Italia di quest'opera si allarga e continuano a giungere al Touring plausi dei Soci e dei competenti. Ma in tutto il mondo l'Atlante va destando sempre più largo interesse, specie negli ambienti geografici e presso gli Istituti d'istruzione superiore. E a una diffusione internazionale esso è particolarmente adatto per i criteri coi quali fu compilato e che risultano soprattutto dalla distribuzione delle scale per i diversi Paesi e dal metodo seguito per la toponomastica.

Un accordo già in sviluppo e che si annunzia fecondo di risultati, è stato concluso con un'importante Casa Editrice di Barcellona — la Società Anonima Montaner y Simon — per la distribuzione dell'Atlante in una edizione in lingua spagnuola nei paesi iberici e nelle repubbliche dell'America Latina. L'« edición especial hispano-americana » è stata adattata dal prof. P. Vila e costituisce il completamento di una « Geografia Universal » in 22 volumi, di cui la Casa predetta ha intrápreso la pubblicazione.

Un accordo per la vendita dell'edizione italiana in Germania è stato stipulato con la Ditta Ludwig Ravenstein, di Francoforte sul Meno, alla quale è affidata anche la distribuzione della Guida in lingua tedesca e delle nostre carte e guide. D'altra parte, in attesa di preparare vere e proprie edizioni in lingua straniera, si va completando nei varî Paesi una rete di depositari, in modo che l'edizione italiana si trovi almeno nei centri più importanti.

IX. Propagande speciali. — 1. La propaganda alberghiera è sempre oggetto di vive cure, in considerazione dell'importanza che rivestono, nei riguardi del turismo, le buone condizioni dell'ospitalità alberghiera. Essa si svolge soprattutto a mezzo della Rivista *L'Albergo in Italia* la quale nel 1930 — 6° anno della sua esistenza — ha continuato a trattare diffusamente gli argomenti più utili per gli albergatori e per tutte le industrie che con l'albergo hanno relazione.

Sono stati pubblicati numerosi articoli sulla costruzione dell'albergo moderno, sulla tecnica degli impianti, sull'alimentazione, sulle forniture per alberghi, sull'educazione e istruzione del personale, sul funzionamento dei servizî, sul credito e la giurisprudenza alberghiera, nonchè numerose descrizioni di località di soggiorno, cura e turismo e di alberghi in essi esistenti, anche se di secondaria importanza purchè tenuti con cura e decoro meritevoli di distinzione.

La Mostra delle forniture alberghiere si è ripetuta lo scorso anno per l'ottava volta ed è considerata fra le più pratiche organizzazioni ai fini di una efficace propaganda per il miglioramento alberghiero: è veramente un campo dimostrativo e sperimentale di tutti i ritrovati tecnici che l'industria è venuta apprestando per accrescere le comodità, elevare le condizioni igieniche degli alberghi pur non aumentandone, anzi cercando di diminuirne nel limite del possibile, le spese d'esercizio.

Scuole Alberghiere. La nostra Scuola Alberghiera, fondata e tenuta in vita col concorso dell'Enit, entrata ora nel suo decimo anno di vita, ha trovato ora un assetto definitivo per il riconoscimento dei suoi Corsi preparatori istituiti nelle Scuole di Avviamento al lavoro, avvenuto da parte del Ministero dell'Educazione Nazionale, che ha stabilito altresì l'orario e il programma. I nuovi Programmi Ministeriali, confermando in gran parte l'esperimento da noi compiuto, vengono ora ad intensificare fin dalle Scuole di Avviamento l'insegnamento delle lingue straniere, con la istituzione di quello dell'inglese nel secondo anno e con l'assegnazione di maggiori ore di studio alla lingua francese in entrambi i corsi. Tale riforma ci rende fiduciosi di migliori risultati didattici anche nella Scuola Professionale, tanto più preziosi ora che per la impossibilità in cui ci troviamo di colloca-

re i giovani all'estero, più scarsa si viene facendo la maestranza che sappia parlare le lingue straniere e che abbia seguìto un completo e buon tirocinio.

Per l'assorbimento delle Scuole di Avviamento al Lavoro dipendenti dalle Direzioni elementari da parte delle ex Complementari, anche a Borgomanero venne a cessare quest'anno la Scuola da noi istituita. Continuano invece quelle di Milano e di Bellagio, nella quale ultima fu iniziato quest'anno il collocamento degli allievi e l'ammissione alla Scuola Professionale. Le due Scuole bastano però ad assicurare la continuità della Scuola Professionale e a soddisfare la richiesta di apprendisti da parte degli Albergatori di Milano, i quali dimostrano di apprezzare le condizioni di preferenza nel collocamento riconosciute a favore dei nostri allievi da parte delle Organizzazioni sindacali e dallo stesso Contratto Nazionale di Lavoro.

2. La propaganda forestale ha continuato ad essere svolta dal Touring principalmente a mezzo della Rivista « L'Alpe », la quale è entrata col 1930 nel suo diciottesimo anno di vita — terzo da quando la sua redazione è passata al T. C. I. — Questa Rivista si è mantenuta fedele al proprio programma di attualità e praticità, sviluppando in modo particolare la parte che interessa la volgarizzazione delle buone pratiche di selvicoltura, e costituendo una lettura piacevole ed interessante non solo per i forestali, ma anche per i semplici amatori della montagna, per i proprietari di boschi, per i commercianti e industriali del legno e della carta, per i dirigenti delle industrie casearie e pastorali, ecc.

Inoltre ha continuato a trattare in modo particolare i problemi che hanno attinenza coi moderni sistemi di carbonizzazione, con l'impiego dei gassogeni alimentati da carbone vegetale e legna, col taglio meccanico dei boschi, col commercio dei prodotti boschivi in genere e con la razionalizzazione delle colture silvo-pastorali. Per quanto riguarda l'impiego dei carburanti poveri, il Touring si mantiene costantemente in rapporto anche con gli organismi stranieri.

Infine, nella seconda metà del 1930, l'« Alpe » ha iniziato la pubblicazione di una serie di monografie che fanno parte integrale della Rivista stessa come numeri speciali, e che sono dedicate ciascuna ad illustrare un aspetto della flora forestale italiana. Il primo numero di questa interessante serie è stato dedicato a « *Le Querce d'Italia* », il secondo (gennaio 1931) alle « *Conifere della Montagna Italiana* ».

A proposito della propaganda forestale, il Vostro Consiglio sente di dover dire qui una franca parola: e cioè che i risultati, per quanto apprezzabili, non sono adeguati agli sforzi compiuti. La Rivista « l'Alpe » nella sua attuale, decorosa, elegante veste, pesa notevolmente sul bilancio del Touring; ciò che non giudicheremmo un sacrificio esagerato per un Ente come il Touring, che persegue fini d'interesse generale, se la pubblicazione avesse la diffusione che si merita. Ora essa penetra bensì in tutti gli ambienti della Milizia Forestale, ma lascia press'a poco indifferenti tanti altri Organismi, quali Comuni e Provincie, Consigli dell'Economia, Enti agrari varî, per i quali specialmente la pubblicazione è fatta. Eppure l'abbonamento non potrebbe essere più modesto: esso è di sole L. 15,50 annue! Si direbbe che questi Enti e Organismi non seguano con l'intensità desiderata questa grandiosa opera di rimboschimento e di bonifica, che è uno dei caposaldi del Governo Fascista. Inutile aggiungere che la redazione della Rivista è affidata ai più competenti cultori della materia: essa è ammirata e tenuta nella massima considerazione anche all'estero. Il Touring farà ogni sforzo per renderla sempre più completa e più varia: ma esso confida anche nell'appoggio di quegli Enti periferici che possono ritrarre qualche giovamento da una pubblicazione del genere.

X. Escursioni e Campeggi. — A seguito della pubblicazione, in nuova edizione, della Guida della Sardegna a cui si aggiunse la descrizione della Corsica, il Vostro Sodalizio credette opportuno di organizzare un'escursione nelle due Isole. Le difficoltà pratiche dell'organizzazione vennero superate felicemente. Indimenticabili rimarranno le accoglienze fatte agli escursionisti in *Sardegna*, come indimenticabile rimarrà l'impressione riportata dalla visita della *Corsica*, la cui bellezza solo può trovare paragoni nelle parti più ammirate del nostro Paese. L'escursione nelle due Isole fu preceduta da una invernale a *Courmayeur* e a *La Thuile*, effettuatasi nel mese di gennaio, e fu poi seguita da un' Escursione nell' *Umbria*, svoltasi nel mese di maggio, secondo un itinerario che non trascurò nessuna delle località più famose della regione.

Nel mese di settembre, una *Crociera* con carattere popolare, ma organizzata con signorilità venne effettuata *da Trieste a Napoli*. I nostri Soci vi parteciparono in numero di oltre quattrocento.

Campeggio. A 2000 metri, sul Monte Spinale, nel dominio del *Gruppo di Brenta*, dell'Adamello e della Presanella, in Trentino, è sorto il IX Campeggio del Touring. Furono organizzate numerose escursioni, alcune delle quali anche di qualche difficoltà. I numerosi perfezionamenti apportati al Campeggio, se non hanno affatto alterato la sua simpatica fisionomia, nè la sua vita semplice e gioconda, ne hanno migliorato il conforto.

XI. La marcia Johnson. — È la manifestazione che il Touring organizza da cinque anni e che riunisce gli studenti delle Scuole Medie e degli Istituti similiari per una prova severa, costituita da una Marcia in montagna, della durata di 18 ore, di cui 15 di effettivo cammino. Essa mette alla prova non solamente la resistenza fisica dei giovani, ma anche le loro energie morali, il loro spirito di disciplina, il sentimento di fratellanza e di solidarietà.

L'Opera Nazionale Balilla, alla quale è affidata tutta la vastissima organizzazione giovanile italiana, ha compreso la grande importanza della manifestazione e dallo scorso anno la Marcia si svolge sotto il suo patrocinio e la sua collaborazione ufficiale.

La Gara svoltasi nel 1930 nelle Prealpi Verbanesi, su un percorso di circa 50 chilometri, riunì diverse squadre delle Scuole di Milano, di Bergamo, di Intra, di Torino. Nel 1931 la partecipazione delle squadre sarà ancora più numerosa perchè, dietro speciale invito dell'Opera Nazionale Balilla, tutte indistintamente le Scuole Medie di Milano ed alcune della Provincia invieranno almeno una squadra di studenti avanguardisti.

XII. L'opera dei Consoli. - Gli affiliamenti. Nel 1930 si è completata l'opera intrapresa nel precedente anno per nominare un Console del Sodalizio in ciascuna di quelle località di una certa importanza nelle quali il Touring non era ancora rappresentato. Lo stesso lavoro è stato compiuto nei riguardi dei Corpi del R. Esercito, della R. Marina, della R. Aeronautica, della M. V. S. N. Complessivamente, nel corso dell'anno, si è dato luogo alla nomina di 2163 nuovi Consoli, di cui 317 militari e 83 navali; di 72 Medici e 25 Legali.

Fu seguito il criterio di non affiliare al Touring Club Italiano se non gli alberghi meritevoli di una tale distinzione per importanza, arredamento, pulizia, bontà dei servizî in genere, e non fu concesso il rinnovo dell'affiliamento a quelli che non rispondessero alle condizioni volute.

In tal modo, mentre durante l'anno si è dato corso a 73 nuovi affiliamenti o rinnovi di affiliamento d'alberghi, si sono disdetti 82 affiliamenti scaduti.

Nel 1930 vennero altresì affiliati 17 farmacisti, 13 autorimesse, 23 meccanici, 5 rivendite di benzina e lubrificanti, 1 rivendita fotografie locali, 106 negozi e ditte varie.

XIII. Il servizio informazioni. — È ben naturale che i Soci, conoscendo la funzione di particolare importanza che il Touring esercita in tutto quanto riguarda il turismo in Italia, ad esso si rivolgano, di presenza o per corrispondenza, per ottenere consigli e informazioni. Col crescere delle richieste, è stato istituito da molti anni un Ufficio Informazioni, che ha còmpiti molto varî, come varie sono le materie su cui i Soci italiani e specialmente stranieri lo interrogano.

Più frequentemente le richieste vertono su itinerarî ferroviari e stradali, su piani di viaggio, sullo stato delle strade, sulle condizioni della neve nelle località di diporti invernali, sulla transitabilità dei valichi alpini e appenninici, sulla legislazione automobilistica, sulle condizioni degli alberghi e dei ristoranti, sulla scelta della villeggiatura al monte, ai laghi, al mare, ecc.

L'Ufficio Informazioni distribuisce, contro rimessa delle pure spese di copia, degli itinerarî automobilistici espressamente preparati. Così pure esso diffonde gli opuscoli e i prospetti di propaganda che gli pervengono dalle Aziende di Cura, Soggiorno e Turismo, da Agenzie, da Società ferroviarie, da alberghi.

Accanto all'Ufficio Informazioni svolge la sua apprezzata attività l'Ufficio di Consulenza legale, al quale ricorrono con frequenza soprattutto i Soci automobilisti.

XIV. Per il miglioramento stradale. — 1. L'Istituto Sperimentale Stradale. Questo Istituto, che oggi costituisce la base dell'azione del Touring pel progresso della viabilità in Italia, va sempre più affermando la propria importanza tra le istituzioni congeneri d'altri paesi, con le quali si mantiene in continui cordiali rapporti. I suoi lavori si trovano spesso citati nelle riviste tecniche estere più importanti e diffuse. Il nostro Sodalizio può ben farsi vanto d'aver dotato l'Italia di una istituzione veramente provvida, cresciuta a tempo per svolgere una propaganda efficacissima nel periodo risolutivo della crisi stradale traversata dal nostro Paese, e per prestare l'opera propria in appoggio alla intensa attività di lavori che attualmente si svolgono lungo la nostra rete stradale. La documentazione dell'attività corrente dell'Istituto può contenersi in poche cifre: il numero dei campioni di materiali stradali passati alle prove di Laboratorio nel corso del 1930 salì a 647 contro i 261 del 1927, i 348 del 1928, i 473 del 1929. Il totale dei materiali, che già arricchiscono il campionario dell'Istituto è oggi salito a quasi 3.000 campioni. Meno ovvia la documentazione dell'attività scientifica, che si traduce nello studio di nuovi metodi per le ricerche di tecnica stradale, nella creazione di nuovi apparecchi e nuove macchine, che attirano sull'Istituto l'attenzione di tutti gli studiosi della materia.

Anche nello scorso anno le spese pel funzionamento dell'Istituto vennero divise a metà fra il Touring ed il R. Automobile Club d'Italia ai sensi della vigente Convenzione. Ma l'esercizio 1930 presenta una particolare importanza perchè ha segnato l'inizio di una più stretta e formale collaborazione fra l'Istituto Sperimentale Stradale e l'Azienda Autonoma Statale della Strada, grazie ad apposita Convenzione con la quale l'Azienda stessa riconobbe l'Istituto come proprio organo per quanto riguarda le esigenze dell'Azienda in fatto di prove dei materiali e di tecnica sperimentale in genere. A riconoscimento di queste prestazioni dell'Istituto, l'Azienda corrisponde (a partire dal 1° luglio 1930) un cospicuo canone annuo fisso, cosicchè già nel decorso esercizio tanto il Touring quanto il R. Automobile Club d'Italia risentirono qualche sollievo da questo concorso dell'Azienda Autonoma Statale della Strada. Sarebbe poi superfluo il mettere in evidenza la grande portata di questa Convenzione nell'elevare ad alta importanza l'Istituto, che oggi riveste perciò carattere quasi statale.

Una recente pubblicazione, bel fascicolo di 160 pagine riccamente illustrato, dimostra l'attuale consistenza del Laboratorio, descrive i

metodi di prova in uso pei varî materiali, e riassume pure una quantità di dati utili ai tecnici stradali.

2. La « Strada Sperimentale ». La Strada Sperimentale di Binasco diede nell'anno scorso all'Istituto Sperimentale Stradale largo campo di lavoro. Infatti nella primavera venne effettuata una intensa circolazione artificiale con pesanti carri a trazione animale onde accelerare il logoramento dei 160 campioni di pavimentazione cementizia costruiti nell'autunno del 1929, e ciò allo scopo di avvicinare le conclusioni di questo grandioso esperimento nel senso di accertare quale sia il comportamento dei varî tipi di conglomerato cementizio sotto l'azione delle ruote di ferro.

Delicati rilievi permisero di valutare questo logoramento, e sulla scorta delle fatte constatazioni l'Istituto fu in grado di redigere una prima Relazione al Direttore Generale dell'Azienda Autonoma Statale della Strada. Nel decorso poi del 1930 la Strada Sperimentale di Binasco ricevette un rilevantissimo ampliamento con la creazione di numerosissimi campioni di pavimentazioni bituminose, a base di oli, catrami, bitumi ed asfalti secondo un programma complesso e completo di ricerche. Così la estesa di questa Strada Sperimentale raggiunge oggi i 2500 metri. Tutti i lavori si compiono a spese dell'Azienda Statale della Strada ed a cura del suo Compartimento di Milano, mentre l'Istituto contiene l'opera propria entro i limiti del concretare i programmi, controllare tecnicamente i lavori, effettuare misure e rilievi, e desumerne le conclusioni, che presenta in Relazioni alla Direzione Generale dell'Azienda.

3. La Rivista « Le Strade ». Questa Rivista, organo efficacissimo del Touring nella missione che si è assunta di promuovere il progresso della tecnica stradale e di tutelare le esigenze della circolazione stradale, ha compiuto col 1930 il proprio dodicesimo anno di vita. Circondata sempre da grande favore presso i lettori cui si dirige, la Rivista ha nell'anno scorso trattato con particolare interesse i problemi attinenti alla tutela del ciclismo e del pedone.

Ci proponiamo di continuare la trattazione di quelle tesi che tendono a realizzare l'uso più equo e generale delle strade da parte di tutte le classi di utenti, resistendo alla tendenza che vorrebbe fare d'ogni strada un autodromo.

Notevoli anche numerosi articoli circa questioni di tassazioni sui veicoli, circa la riforma delle vigenti norme di polizia stradale e d'ordinamento dei servizi stradali, la finanza locale in quanto interessa gli ordinamenti stradali, nonchè i riassunti di legislazione estera attinente alla viabilità ed ai veicoli.

4. Il VI° Congresso Internazionale della Strada. Questo Congresso, che assunse un'eccezionale importanza, fu tenuto a Washington nell'ottobre 1930, ed il Touring vi fu rappresentato dal Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale, ing. Italo Vandone.

Il Governo Italiano inviò a quel Congresso una numerosa Delegazione, della quale chiamò a far parte anche il Rappresentante del Touring. Giova ricordare come il nostro Sodalizio abbia dato opera decisiva per preparare un degno intervento dell'Italia a quel Congresso mondiale, organizzando in precedenza il V° Congresso Nazionale Stradale tenutosi in Palermo nell'ottobre 1929. Non sarebbe qui possibile dare un'idea dello svolgimento del Congresso Internazionale di Washington e delle visite a strade americane che vi fecero seguito. La Rivista « Le Strade » ha già iniziato nel dicembre scorso una serie di articoli descrittivi, ricchi d'illustrazioni e di impressioni dal vero. Qui conviene solamente ricordare che l'Italia si presentò a quel Congresso ottimamente preparata, e fu tra le pochissime Nazioni, cinque in tutto, che abbiano presentato relazioni su tutti i temi portati dal programma del Congresso. Per uno di questi temi fu anche Relatore (collegialmente con due alti Funzionari dello Stato) il Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale, che ebbe modo di valorizzare all'estero la Strada Sperimentale di Binasco, i cui risultati conseguirono pertanto una larghissima notorietà.

XV. I Cartelli indicatori stradali. — Nella relazione dello scorso anno, parlando dei cartelli indicatori stradali, accennammo che la nostra attività si svolgeva in questo campo seguendo due direttive distinte che si integravano a vicenda, perchè mentre si proseguiva senza soste a perfezionare e completare la rete delle segnalazioni delle strade turistiche e di grande comunicazione, avevamo pure intensificato il collocamento di cartelli lungo le strade Provinciali e Comunali per raccordarle, con opportuni allacciamenti, alle più vaste maglie della rete collocata lungo le strade di grande comunicazione.

Possiamo oggi dire con soddisfazione che in alcune Provincie d'Italia a più intenso traffico automobilistico tale lavoro può considerarsi quasi ultimato, per modo che se l'opera nostra non sarà in parte distrutta da quegli atti di vandalismo, che ancora si debbono lamentare in non scarsa misura, il còmpito futuro in tali regioni dovrebbe limitarsi a semplici particolari ed alla normale manutenzione dei cartelli.

Per le altre parti d'Italia il lavoro prosegue in base a criteri distributivi dettati da molteplici ragioni di ordine tecnico e finanziario, non potendosi evidentemente pensare a condurlo a termine contemporaneamente ed in breve tempo in tutte le Provincie perchè ciò richiederebbe l'immediata immobilizzazione di somme ingentissime.

E perchè la rete di segnalazioni che abbiamo collocata e andiamo collocando non presenta punti di discontinuità, abbiamo pure dato un nuovo, maggiore impulso alla installazione dei cartelli per l'attraversamento degli abitati, la cui mancanza è talora lamentata dagli automobilisti. In questo campo però il nostro lavoro procede tra molte diffi-

coltà perchè l'utilità delle segnalazioni per lo attraversamento dei centri urbani deve essere in primo luogo sentita ed apprezzata dagli stessi Comuni, la cui volonterosa collaborazione ci è indispensabile per poter realizzare il nostro còmpito con criteri di pratica utilità.

Per quanto si riferisce poi alla natura dei nostri cartelli, crediamo opportuno rilevare che attraverso gli anni le loro dimensioni sono andate sempre progressivamente crescendo tanto che dai primitivi tipi di cm. 40 × 50, che furono collocati nell'anteguerra, siamo oggi passati, per quelli di direzione, a dimensioni che molto spesso hanno raggiunto i metri 2 di lunghezza per 1 di altezza, mentre i cartelli di dimensioni poco inferiori a questi ultimi sono divenuti quasi normali per i punti di maggiore importanza.

Il modo costante con cui abbiamo proceduto nel nostro lavoro, che riveste un carattere di vera e propria utilità pubblica, si può desumere dal riassunto seguente, dal quale si deduce che a partire dal 1921 fino al 31 dicembre 1930 il Touring ha fatto mettere in opera 114.972 cartelli indicatori, equivalenti ad una superficie totale di circa 45.560 metri quadrati. Da tale riassunto traspare pure il notevole aumento proporzionale della superficie rispetto a quello dei cartelli, dovuto alle loro maggiori dimensioni.

Anno	N. dei cartelli collocati	Superficie corrispondente in mq.
1921	4.500	1.417
1922	8.973	2.826
1923	16.014	5.044
1924	26.339	8.286
1925	37.066	13.233
1926	54.551	20.001
1927	79.388	28.694
1928	96.236	36.276
1929	106.350	40.450
1930	114.972	45.560

XVI. Il Villaggio Alpino. — Il decimo esercizio di questa nostra Colonia ha risentito dei benefici effetti della speciale ricorrenza e della propaganda organizzata per commemorare il suo primo decennio di vita. Bellissimi e utilissimi doni vennero offerti da persone che seguono con interessamento e con amore il suo sviluppo e prendono parte attivissima alla vita materiale e spirituale del nostro Villaggio Alpino. Nello scorso anno vennero continuati i lavori di sistemazione dei giardini e del bosco; si costruirono due tratti nuovi di cinta; venne sostituito il vecchio ingresso sulla carrozzabile militare con uno nuovo in granito; si procedette ad una generale imbiancatura e verniciatura degli edifici; si dotò il portico della Villa Pandini di due impennate di ferro e vetri, rendendolo così utilizzabile anche nei mesi invernali e nelle umide sere dell'estate inoltrata.

Le *entrate patrimoniali* presentano un aumento di L. 50.000 per dieci iscrizioni a Soci Patroni, e di L. 78.600 per 786 quote di Soci Fondatori; frutto, queste, della propaganda esplicata per la ricorrenza del decimo anniversario della fondazione del nostro Villaggio.

Le *entrate di gestione* raggiunsero l'importo di L. 81.675,53 per la Colonia estiva, e di L. 25.296,20 per la Colonia invernale.

Vi figurano, come sempre, i contributi della Banca Commerciale Italiana per L. 15.000; della Cassa di Risparmio di Milano per Lire 8.000; del comm. Umberto Grioni per Lire 26.934,24, delle quali L. 10.000 per due quote di Soci Patroni; e varie offerte di partecipanti alle escursioni ed ai campeggi del Touring per L. 7.305,50.

Le spese di gestione ammontarono a Lire 68.487,55 per la Colonia estiva ed a Lire 41.837,30 per la Colonia invernale.

I fanciulli ospitati nel 1930 furono 292 nella stagione estiva, per trenta giorni ciascuno, e 49 nella stagione invernale, per novanta giorni ciascuno, mentre nel 1929 i piccoli ospiti erano stati in numero di 283 nell'estate, e di 44 nell'inverno.

La spesa per giornata e per fanciullo durante la stagione estiva fu di L. *7,82* contro 8,20 del 1929, e per la stagione invernale fu di L. *9,49* contro L. 9,67 del 1929.

Riunendo le due gestioni, si ha una spesa complessiva di L. 110.324,85 per 13.170 giornate, con una spesa quindi, per giornata e per fanciullo, di L. *8,38* contro L. 8,66 del 1929 e L. 10 del 1928.

Per la statistica, dei 341 fanciulli ospitati (contro 327 del 1929), 172 erano bambine e 169 maschietti.

Naturalmente anche in questo esercizio, come già nei precedenti, hanno influito sulla limitazione di spese le consuete generose offerte, in generi alimentari e diversi, di amici del Touring e del Villaggio.

Esprimiamo qui la nostra viva e perenne riconoscenza per questo incessante affluire di offerte, doni e contributi all'opera buona del Touring, al quale essa deve la gioia ed il conforto di poter conciliare la signorilità della sua organizzazione con la modicità della spesa relativa.

La nostra gratitudine si rivolge in modo particolare anche a tutti coloro che cooperano da anni al benessere fisico e spirituale dei nostri piccoli ospiti, con un'abnegazione e un entusiasmo superiori ad ogni elogio.

CONSOCI,

Molte altre cose vorremmo dirVi giacchè anche nel 1930 il lavoro è stato veramente vario e complesso, come pure potremmo intrattenerVi sulle opere in corso di attuazione e sui programmi futuri: ma sarebbe abusare della Vostra attenzione. Anche limitando l'esame ai soli capisaldi della nostra azione, Voi avrete la sensazione di quel che si è operato, e quindi elementi sufficienti di giudizio. Ci auguriamo che il Vostro voto sia favorevole e sarà questo per i Vostri Amministratori il premio più ambito: come pure ci auguriamo che Voi vogliate considerare con attenzione e confortare con la Vostra approvazione il provvedimento di cui è fatto cenno in principio di questa Relazione e che qui meglio chiariremo.

L'aumento nel numero dei Soci Vitalizi va guardato nel suo duplice aspetto morale e finanziario. Dal punto di vista morale il contributo che una metà circa di Voi ha dato per appartenere per tutta la vita a questa nostra Associazione non potrebbe costituire maggior prova di fiducia verso il suo indirizzo amministrativo e verso il programma che essa va svolgendo.

Dal punto di vista finanziario è altrettanto vero che i Vitalizi costituiscono una forza formidabile. Sono essi che consentono di guardare con sicurezza all'avvenire; sono essi che hanno dato l'impulso ad affrontare opere come la Carta d'Italia al 250.000, la Guida d'Italia, l'Atlante Internazionale e, più recentemente, la collezione « Attraverso l'Italia », la quale da sola avrà assorbito — quando sarà ultimata — non meno di una cinquantina di milioni.

I Soci Vitalizi consentono inoltre di effettuare economie notevoli nelle spese di amministrazione: essi non hanno bisogno delle laboriose registrazioni annuali, delle numerose sollecitazioni e degli incassi delle quote a mezzo delle Banche, che si rendono necessari per molti ad ogni principio d'esercizio. E quanti annuali si perdono continuamente per semplice negligenza! Tuttavia, nonostante questi vantaggi, s'impone un'altra riflessione. I capitali che ci provengono dai Vitalizi sono impiegati ad una media che non supera il 6 % e la tendenza è verso rimunerazioni inferiori. Pur tenuto conto dei fattori accennati più sopra e della mortalità, il distacco fra le 9 lire (nella migliore ipotesi) che ci rendono i Vitalizi e le 15 degli annuali, è assai forte. Esso è diventato tanto più sensibile in questi ultimi anni per il grande aumento nei Vitalizi. Quale la soluzione? Sarebbe facile, a chi volesse accontentarsi di fare dell'ordinaria amministrazione, di lasciare le cose come sono e di limitarsi a dare ai Soci tutto quello che è possibile in relazione alle rendite attuali. Ma noi siamo sicurissimi di trovarVi consenzienti nell'affermare che Voi pensate ad un Touring sempre più rigoglioso, sempre più degno del suo passato, sempre più pronto a portare la sua forza nella soluzione di tanti problemi turistici che sono intimamente connessi con la stessa vita economica del Paese.

Ecco perchè, dopo maturo esame, il Vostro Consiglio Vi propone di modificare gli articoli di statuto qui sotto indicati e che riguardano l'aumento della quota dei Vitalizi da L. 150 a L. 200 a far tempo dal 1° di gennaio 1932.

Ciò significa:

1° che i Soci Vitalizi già inscritti con la quota di L. 150 o che si inscriveranno fino al 31 dicembre di questo anno non subiranno alcun ritocco di quota; pur mantenendo parità di diritti con quelli che si iscriveranno dopo il 31 dicembre 1931.

2° che l'aumento riguarda solo una categoria di Soci, mentre rimane inalterata la quota degli annuali.

Aggiungiamo qui che la quota dei Vitalizi era anteguerra di L. 100: essa è stata portata a L. 150 nel 1920: siamo dunque lontani dal rapporto con la valuta aurea. Potremmo aggiungere che tanto gli altri Touring stranieri, quanto altri Enti e Istituti italiani che hanno affinità col nostro, richiedono quote per i Vitalizi molto elevate soprattutto in rapporto al contributo dei Soci annuali; sono confronti che ognuno trova nella propria esperienza. Ci basti accennare che la quota per diventar Soci Vitalizi del Touring Club Francese è di 500 franchi, equivalente all'importo di venti annualità.

Un punto che abbiamo rilevato nell'esaminare questo problema è il diverso riflesso amministrativo che si manifesta a seconda che il Socio Vitalizio si iscriva al principio o alla fine dell'anno. È evidente che nel primo caso, come corrispettivo delle pubblicazioni che il Socio riceve, funzionano gli interessi della somma da lui versata: nel secondo, il Socio riceve ugualmente le pubblicazioni dell'anno ormai trascorso, ma per esse è mancata qualunque contropartita di interessi attivi. Per ovviare all'inconveniente, avremmo potuto richiedere, ad esempio, nel secondo semestre dell'anno, un aumento della quota di Vitalizio. Abbiamo preferito di istituire una specie di premio di diligenza, riducendo da Lire 200 a L. 190 le quote dei Vitalizi che s'iscrivono nei primi tre mesi dell'anno.

Infine proponiamo che al Socio annuale che tramuti la sua iscrizione in quella di Socio Vitalizio, venga computato, come è ovvio, l'importo delle quote annuali che avesse pagato per gli anni successivi a quelli in cui effettua il passaggio a Vitalizio, e vengano bonificate anche L. 10 per la quota dell'anno in corso, qualora sia stata già versata. E questo a perfezionamento del criterio già applicato fin qui di bonificare agli annuali che si trasformano in Vitalizi nel corso dello stesso anno, una parte della quota a seconda dell'epoca nella quale il passaggio si effettua, restando una piccola differenza (che nella proposta attuale precisiamo in L. 5) a favore del Touring quale rimborso delle spese d'amministrazione, derivanti dalle duplici registrazioni, dal duplice invio di tessere, distintivi, ecc.

Noi siamo sicuri che sarete concordi con noi nel ritenere che la saggia amministrazione e la solidità del bilancio sono i primi elementi del successo. Approvando la piccola modificazione propostaVi, farete atto di saggezza e consentirete al Vostro Sodalizio di affermare ancor più la sua opera.

Approfittiamo della convocazione dell' Assemblea straordinaria che si è resa necessaria per queste modificazioni, per inserire nello statuto la facoltà di rateazione della quota di Socio Vitalizio, riservando al Consiglio di determinarne le norme. Era una facoltà che il Consiglio aveva già esercitato non essendo essa contraria alle norme statutarie: ma la bontà dell'esperimento ci ha persuasi di darle una più regolare sanzione. E così pure ci siamo valsi dell'opportunità per chiarire la dizione dell'art. 14 che si prestava a qualche equivoco.

***

Questa relazione non è breve e non poteva esserlo, poi che si proponeva di rendere ai Soci doverosamente conto di tutta l'attività, complessa e multiforme, spiegata dal Touring nello scorso anno. Però se in essa è fatta larga menzione delle cose, poco vi si parla degli uomini, e questa è tradizione inveterata nel Touring. Quando L. V. Bertarelli dopo lunghi anni, e fecondissimi, di vice-presidenza assunse la maggior carica del Sodalizio, chi dirigeva allora la nostra Rivista Mensile, preparò un articolo « Il Presidente del Touring »; un articolo in cui non mancava certo la sostanza, poi che consisteva soprattutto nella rievocazione di un lavoro che doveva apparire formidabile specialmente ai nuovi Soci. Ebbene, quell'articolo fu condannato immediatamente al cestino dallo stesso Bertarelli, primo atto di autorità della sua presidenza.

« Parliamo, egli disse, del Touring, delle sue opere, e lasciamo in disparte le persone, perchè sulla luce delle une non si proietti qualche ombra di vanità delle altre ».

La lezione non fu dimenticata e i nomi dei Consiglieri del Touring non appaiono mai o quasi mai nelle nostre pubblicazioni, anche quando essi potrebbero legittimamente collegarsi alle nostre principali manifestazioni.

Ai Consiglieri del Touring è già di grande, di altissima compiacenza il sentirsi uniti in istretta e non mai turbata concordia nell'operare a vantaggio di questa grande, amatissima Istituzione, il vederla progredire sulle tracce dirittamente e stabilmente segnate dai loro predecessori e il sentirsi approvati e confortati dai voti si può dire unanimi dei Soci quando si presentano al loro suffragio.

Ma, parlando di uomini, e sia pure senza far nomi, sarebbe ingiusto non ricordare che accanto al Consiglio vive ed opera con quotidiana fatica nel Touring, una ristretta ma scelta schiera di funzionari, tutti — e particolarmente quelli che vi appartengono da un maggior numero di anni e vi esercitano le più importanti mansioni — devoti al loro ufficio e compresi della nobiltà della causa a cui dedicano, senza risparmio, l'ingegno e la forza. Fortuna questa tra le maggiori del Touring e che i Dirigenti procurano di conservare intatta, uniformandosi più al concetto della collaborazione che a quello della dipendenza, facendo sempre appello al comune interesse per il vantaggio del Sodalizio, e non lesinando il giusto riconoscimento dell'opera prestata, non sulla base di schematiche piante organiche, ma sulla valutazione dell'effettivo rendimento.

Pegno di questa armonia fu l'istituzione, deliberata proprio quest'anno, di un fondo di previdenza intitolato ai nomi di Federico Johnson e di L. V. Bertarelli e regolato con criterî di grande liberalità, pur in confronto di quelli vigenti in altre Istituzioni. Un fondo che non solo è destinato ad integrare le provvidenze della legge in materia di previdenza, ma che tiene particolarmente conto delle condizioni familiari degli iscritti. Un fondo tutto a carico ma in relazione colle possibilità del bilancio, la cui saldezza è, e deve essere, principio fondamentale di ogni buona amministrazione.

Ma l'avere Dirigenti oculati e Funzionari devoti, non basterebbe a spiegare molte fortune del Touring. Le quali invece trovano la loro ragione d'essere in quel diffuso senso di simpatia che la nostra Istituzione ha saputo accaparrarsi in ogni strato sociale, dagli altissimi ai più umili. Presentarsi col nome del Touring a chiunque e dovunque, equivale a trovare fronti spianate e sorrisi incoraggianti. Si direbbe quasi che dappertutto ci sentiamo in famiglia. E però ogni richiesta di concorsi, di agevolazioni, di aiuti, di notizie incontra la più pronta accoglienza, a tal segno che spesse volte mentre crediamo di dover ringraziare, ci sentiamo ringraziati. Non v'è chi non possa non valutare la gran forza di questa diffusa benevolenza, e la sua decisiva parte nel darci costantemente l'animatrice convinzione che il Touring possa ormai considerarsi come un fattore di ordine elevato nella vita morale del nostro Paese.

PROPOSTE DI MODIFICAZIONI ALLO STATUTO

Testo attuale.	Testo proposto.
Art. 5. — I Soci Vitalizi pagano, una volta tanto, Lire 150 se residenti nel Regno, L. 250 se residenti all'estero (oltre all'importo del bollo per la ricevuta).	Art. 5. — I Soci Vitalizi inscritti dopo il 31 dicembre 1931 pagano, una volta tanto, L. 200 se residenti nel Regno, L. 300 se residenti all'estero. Se l'iscrizione avviene nel primo trimestre dell'anno, la quota è ridotta rispettivamente a L. 190 e a L. 290. È in facoltà del Consiglio di consentire il pagamento rateale della quota di Socio Vitalizio, secondo le norme che esso stesso determinerà volta per volta.
Art. 7. — Al Socio annuale che tramuti la sua iscrizione in quella di Socio Vitalizio, sarà bonificato l'importo delle quote che avesse pagato per gli anni successivi a quello in cui effettua il passaggio a Vitalizio.	Art. 7. — Al Socio annuale che tramuti la sua iscrizione in quella di Socio Vitalizio, sarà computato l'importo delle quote che avesse pagato per gli anni successivi a quello in cui effettua il passaggio a Vitalizio e saranno bonificate L. 10 per la quota dell'anno in corso, qualora essa sia già stata da lui versata.
Art. 14. — Ogni Socio annuale ha l'obbligo di inviare prima del 15 novembre d'ogni anno la sua quota.	Art. 14. — Ogni Socio annuale ha l'obbligo di inviare prima del 15 novembre d'ogni anno la sua quota per l'anno successivo.

(*v. Avvertenza alle pagine seguenti*)

Si ripete qui l'avvertenza già segnata a pag. 331. I Soci Vitalizi già iscritti o che si iscriveranno fino al 31 dicembre 1931 colla quota di L. 150 non saranno tenuti ad alcun ulteriore versamento, mantenendo parità di diritti con quelli che si iscriveranno dopo il 31 dicembre 1931.

Analogamente i Soci Vitalizi a rate che avranno iniziati i loro pagamenti entro il 1931 li continueranno nella misura attualmente in vigore (1a rata L. 32,20; le altre otto successive nel termine di un anno dal primo versamento, L. 15 ciascuna). Invece per quelli che si iscriveranno dopo il 31 dicembre 1931, l'importo della prima rata sarà di L. 42,20 e quelle delle otto successive di L. 20 ciascuna, fermo restando il termine anzidetto.

RELAZIONE DEI SINDACI

SUL BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 1930 DEL T. C. I.

Questo nostro Bilancio va diventando sempre più imponente e complesso.

Sapervi oggi proporzionare le spese alle rendite, nel continuo e meraviglioso sviluppo delle cifre, e ottenere ogni anno un modesto avanzo è compito tutt'altro che facile; alla difficoltà di prevedere con soddisfacente approssimazione le rinnovazioni annuali e le nuove iscrizioni di Soci, che si distribuiscono in modo ineguale in tutti i 12 mesi, si aggiunge un altro elemento di incertezza, nel consuntivo di spese, che devono essere anticipate di mesi e talvolta di anni.

È quindi col più vivo compiacimento che noi segnaliamo l'ottimo risultato morale, e il soddisfacentissimo esito finanziario dell'esercizio, quale si può senz'altro desumere dal numero dei Soci, che ha ormai superato il quattrocentomila — e dall'ammontare del patrimonio nella cifra di L. 28.496.167,50 — certamente non superiore alla reale consistenza.

Lo studio di mantenere l'equilibrio fra i proventi e le spese, si rivela più che non possa apparire dal sommario rendiconto, dall'esame dei dettagliatissimi allegati, nei quali è data ragione della più piccola somma erogata, come delle variazioni che si riscontrano tra i diversi esercizi; l'allegato vi spiegherà il diminuito carico delle spese di pubblicazione, dovuto alle consegne già fatte delle prime tre edizioni del grande Atlante Internazionale, e l'esatta corrispondenza, nella cifra dei « CONTRIBUTI DEI SOCI », pure notevolmente ridotta, per le minori somme incassate a questo scopo.

In correlazione all'avvenuta distribuzione, risulta notevolmente diminuita la rimanenza in inventario, mentre per sopperire alle immancabili richieste, si sta provvedendo a una quarta edizione.

Nessuna preoccupazione possono dare le altre cifre riflettenti l'importo delle pubblicazioni in esistenza, le quali per la maggior parte si esauriscono nell'anno, per alcune si deve procedere a ristampe e tutte poi vengono convenientemente svalutate.

Altro indice del regolare funzionamento della nostra Amministrazione e della sua continuità, ci viene offerto dal costante ritorno nelle appostazioni attive di Bilancio della cifra di esistenza di anni decorsi, o variate in aumento, dalle più che modeste effettive passività, escluso l'importo delle quote Sociali anticipate, le partite di giro, quali quelle dei trittici, del Villaggio Alpino, dell'Istituto Sperimentale Stradale, e del figurare al passivo, negli « IMPEGNI VARI DI BILANCIO » e nel « FONDO FLUTTUAZIONE VALORI », delle prudenziali riserve, che permettono al Touring di svolgere con tranquillità la sua azione necessariamente sempre più attiva, e più vasta, che spiega e documenta la sua mirabile ascesa.

L'incremento del patrimonio è solo in minima parte dovuto all'avanzo di esercizio, esso è dato per circa 4.000.000,—, dalle quote dei nuovi Soci Vitalizi, le quali come di consueto non furono usate nemmeno in parte a sopperire alle spese ordinarie della gestione, e hanno trovato la contro partita attiva, sia nel maggiore investimento di fondi pubblici, sia nella maggior somma esistente in cassa, e nei conti correnti bancari.

Il Consiglio vi propone di modificare le condizioni per le future iscrizioni a Socio Vitalizio, portando un modesto aumento alla quota da L. 150 a L. 200. La relazione ne spiega chiaramente l'opportunità, noi vi abbiamo dato il nostro consenso, e vi invitiamo ad approvarla. La modificazione avrebbe effetto dal 1° gennaio 1932 senza alcun gravame o pregiudizio per i vecchi Soci Vitalizi, o per quelli che si iscriveranno entro il 31 dicembre 1931.

Consoci!

Permetteteci di esprimere per voi, certi di interpretarvi nella grandissima maggioranza, tutta la nostra più viva e riconoscente ammirazione per la valorosa opera della Direzione e del Consiglio, per la intelligente e fattiva collaborazione di tutto il personale; opera i cui risultati materiali e morali non possono trovare che un pallido riflesso nei Bilanci, ma vanno inscrivendosi sempre più luminosi nella coscienza di tutta la Nazione.

Milano, 18 marzo 1931-IX.

I SINDACI

Rag. ANGELO LONATI
Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO
Rag. G. B. ROCCA

BILANCIO CONSUNTIVO

Situazione patrimoniale

ATTIVITÀ

Valori pubblici e privati:						
Cartelle Prestito Consolidato	5 %	(nom. L. 3 197 300) L.	2 529 064	30		
» » del Littorio	5 %	(» » 1 970 900) »	1 558 981	90		
» Rendita Italiana	3.50 %	(» » 420 000) »	284 550	—		
Buoni del Tesoro Novennali	5 %	(» » 5 355 000) »	5 317 762	50		
Obbligazioni delle Venezie	3.50 %	(» » 2 376 200) »	1 764 328	50		
Cartelle Prestito Nazionale	4.50 %	(» » 150 200) »	121 286	50		
» » »	5 %	(» » 350 700) »	285 820	50		
N. 2975 Cartelle Fond. Venezie	6 %	(» » 1 487 500) »	1 420 100	—		
» 2040 » » Sarde . . .	6 %	(» » 1 020 000) »	919 700	—		
» 2265 » » Monte dei Paschi .	6 %	(» » 1 132 500) »	1 110 360	—		
» 2400 » Ist. It. Cred. Fondiario .	6 %	(» » 1 200 000) »	1 144 650	—		
» 2300 » Fond. Cassa di Risparmio .	6 %	(» » 1 150 000) »	1 150 000	—		
» 3125 Obbl Opere Pubbl. Utilità . .	6 %	(» » 1 562 500) »	1 490 125	—		
» 347 » Ferrovie Italiane . . .	3 %	(» » 173 500) »	87 097	—		
» 200 » » Tirreno . . .	5 %	(» » 100 000) »	91 000	—		
» 105 » » Mediterraneo . .	4 %	(» » 52 500) »	40 425	—		
» 52 » » Meridionali . . .	3 %	(» » 26 000) »	14 144	—		
» 49 » » Sarde	3 %	(» » 24 500) »	13 279	—		
» 646 » Debito Redimibile . . .	3 %	(» » 323 000) »	197 030	-		
» 416 » Risanamento Napoli . . .	5 %	(» » 208 000) »	168 480	—		
» 577 » Prest. Un. Napoli. . . .	5 %	(» » 57 700) »	38 370	50		
Azioni della Soc. Anon. Albergo Touring:			5 057 100	-		
Azioni delle Società Immobiliari "Quartiere Piave„ e "Quartiere Bellotti„:		»	3 041 727	20		
Diversi		»	5 002	—	27 850 383	90
Conti Correnti presso Banche e Cassa		L.			2 728 197	49
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring:						
N. 11950 (di cui N. 4187 acquistate coi contributi dei Soci del Touring fondatori della Sede)		»			1 195 000	—
Attività diverse relative alla Sede		L.			295 999	02
Guida d'Italia del T.C.I.: Edizione in lingua italiana (17 volumi) Esistenza . .		»			484 742	80
Guida d'Italia del T.C.I.: Edizione in francese, inglese, tedesco (10 volumi) Esistenza		»			445 236	60
Carta d'Italia del T.C.I. al 250.000: Esistenza fogli		»			81 645	75
Grande Atlante Internazionale: Esistenza		»			331 732	—
Pubblicazioni diverse: Esistenze		»			589 025	90
Minuterie: varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc. . . .		»			32 478	45
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti (esposta per memoria in) . . .		»			1	—
Cartelli indicatori - Esistenza in magazzino		»			35 000	—
Mobili, Macchine e pietre litografiche		»			316 823	30
Depositi presso terzi a cauzione		»			5 230	—
Valori di terzi in deposito: per trittici		»			10 984 324	—
: Premio Concorso Brioschi e diversi . . .		»			38 849	60
Residui attivi di gestione e ratei titoli vari		»			1 801 360	90
Gestioni diverse:						
Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle attività al 31 Dicembre come da bilancio)		L.	2 739 919	11		
Istituto Sperimentale Stradale - Sede, attrezzi e macchinario . .		»	842 094	90	3 582 014	01
Spese anticipate di competenza dell'esercizio 1931		L.			2 377 602	46
		L.			53 175 647	18

DELL'ESERCIZIO 1930

al 31 Dicembre 1930

PASSIVITÀ

Voce								
Quote versate dai Soci annuali per il 1931:								
Rinnovazioni Italia N. 112 869 . . a L. 15	L.	1 693 035	—					
» Estero » 1 521 . . » » 25	»	38 025	—					
N. 114 390				1 731 060	—			
Nuove iscrizioni { Italia N. 4 032 . . a L. 17	L.	68 544	—					
Nuove iscrizioni { Estero » 119 . . » » 27	»	3 213	—					
N. 118 541				71 757	—		1 802 817	—
Quote anticipate dei Soci quinquennali						L.	42 645	—
Soci Vitalizi a pagamento rateale						»	916 196	95
Impegni varî di bilancio per pubblicazioni diverse, Guida d'Italia, Guida d'Italia per gli Stranieri, Grande Atlante Internazionale, Attraverso l'Italia, Annuario generale, Rimboschimento e lavori diversi						»	1 757 982	55
Anticipazioni di Soci e varie pel 1931 per abbonamento a « Le Vie d'Italia », a « Le Vie d'Italia e dell'America Latina », a « L'Albergo in Italia », a « L'Alpe », a « Le Strade », ecc.						»	1 875 704	10
Cartelli indicatori — Fondo da erogare						»	50 000	—
Fornitori e diversi						»	3 161 218	92
Depositi a cauzione						»	30 000	—
Valori di terzi in deposito per trittici						»	10 984 324	—
Gestioni diverse:								
Villaggio Alpino del Touring (passività come da bilancio al 31 Dicembre 1930)	L.			2 739 919	11			
Istituto Sperimentale Stradale - contropartita	»			842 094	90		3 582 014	01
Premi per i concorsi						L	24 076	30
Fondo fluttuazione Valori						»	452 500	85
							24 679 479	68
Patrimonio sociale:								
a) N. 138 788 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1929.	L.			20 545 525	—			
» 25 247 » » iscritti nell'anno:								
Italia N. 24 610.	»			3 691 500	—			
Estero » 637.	»			159 250	—			
N. 164 035 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1930.	L.			24 396 275	—			
Supplementi di L. 50 pagati { al 31-12-29 N. 14 490 . .	L.	724 500	—					
Supplementi di L. 50 pagati { nell'anno » 41 . .	»	2 050	—	726 550	—			
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi	L.			25 122 825	—			
b) Soci del T. C. I. Fondatori della Sede:								
Loro contributi al 31 Dicembre 1929 . . . N. 4 085 quote								
Nuove quote sottoscritte nel 1930 . . . . » 102 »								
Totale N. 4 187 quote	L.			418 700				
c) Fondo di riserva al 31 Dicembre 1929 . .	L.	2 839 050	67					
Sopravvenienze attive dell'Esercizio	»	94	03					
	»	2 839 144	70					
Quota che si passa al Fondo di Riserva	L.	115 497	80	2 954 642	50			
							28 496 167	50
						L.	53 175 647	18

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE
dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1930

RENDITE

Soci annuali 1930 - Annualità riscosse durante l'anno:

Voce		Importo	Cent.	Totale	Cent.
Rinnovazioni e quote Soci quinquennali — Italia N. 168 077	L.	2 518 765	—		
Rinnovazioni e quote Soci quinquennali — Estero » 2 206	L.	54 170	—		
N. 170 283				2 572 935	—
Nuove iscrizioni — Italia N. 48 690 a L. 17	L.	827 730	—		
Nuove iscrizioni — Estero » 1 554 a » 27	»	41 958	—		
N. 50 244				869 688	—
	L.			3 442 623	—

Statistica dei Soci:

Annuali	N.	220 527
Vitalizi	»	164 035
Vitalizi a rate	»	16 413
Totale	N.	400 975

Voce		Importo	Cent.	Totale	Cent.
Da minuterie, pubblicazioni e introiti vari	»			285 009	19
Interessi — sui Valori pubblici e privati	L.	1 503 484	—		
Interessi — sulle somme depositate presso le Banche	»	76 006	73		
Interessi — sulle Azioni della Società Anonima per la Sede	»	36 000	—		
				1 615 490	73
Contributi dei Soci per abbonamenti e per supplementi diversi, postali ed altro	L.			5 199 619	27
	L.			10 542 742	19

SPESE

Voce		Importo	Cent.
Pubblicazioni - Riviste Mensili «Le Vie d'Italia», «Le Vie d'Italia e dell'America Latina», «L'Albergo in Italia», «Le Strade», «L'Alpe»; Attraverso l'Italia - Vol. «Piemonte»; Grande Atlante Internazionale, Carta Zone turistiche al 50.000 (4° Gruppo di 2 fogli); Guida delle Strade di Grande Comunicazione (4° volume); Foglietto d'inform., Varie	L.	8 346 554	12
Sezioni - Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Miglioramento Alberghi, Scuole Alberghiere, Uffici Succursali, Miglioramento Strade, Gite, ecc.	»	375 535	33
Spese generali d'amministrazione - Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, posta, telegrafo, telefoni, cancelleria, stampati, ecc.	»	699 569	73
Servizi speciali pei Soci - Corrispondenza personale coi Soci, spedizione separata di pubblicazioni, magazzino, schedario, ecc.	»	227 702	70
Propaganda - Esposizioni, manifestaz., propag. nell'America Latina, propag. forestale, pubblicaz., propaganda vitalizi, distintivi, medaglie, dipl. e premi di benem. ecc.	»	467 570	90
Istituto Sperimentale Stradale - Quota del Touring per le spese di funzionamento dell'Istituto	»	169 392	80
Varie	»	140 918	81
	L.	10 427 244	39
Quota che si passa al fondo di riserva	»	115 497	80
	L.	10 542 742	19

IL PRESIDENTE
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL CONSIGLIERE DELEG. ALLA CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO

I SINDACI
Rag. ANGELO LONATI - Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO - Dr. Rag. G. B. ROCCA

(fot. Alinari)

LA FACCIATA DELLA VILLA REALE DI MARLIA A LUCCA.

LE BELLE VILLE LUCCHESI

Uno dei caratteri più spiccati che distinsero le Signorie aristocratiche — quali fra le grandi Venezia e fra le piccole Lucca, che tanti punti di contatto ebbe con la sorella maggiore, al pari di lei *Serenissima* — fu l'amore, per non dire passione, ai dolci e lieti spassi campestri, confortati dallo sfarzo di splendide ville, conciliatrici di grazie e di riposi nella cornice dei lusinghieri giardini italiani.

Come sulle rive del Brenta e del Sile, così sulle collinette e fra le vallatelle della pingue Lucchesia, sorsero dal Cinquecento al Seicento, secoli floridissimi di ricchezza di arte e di vita, le ville monumentali delle maggiori famiglie: che per essere tutte partecipi di quel saggio governo oligarchico che assicurò la libertà alla Repubblica fino al termine del Settecento, furono costruite nei prossimi dintorni della città, in modo da potere alternare il riposo agreste con la gravità delle cure pubbliche, ed all'occorrenza con la gloria dell'armi, come fecero nel 1532 i Buonvisi, piombando subitanei dalla loro villa di Monte S. Quirico a soffocare in città il tumulto detto « degli straccioni ».

Questa famiglia magnifica di mercanti e di politici, di cardinali e di letterati, di condottieri e di mecenati — che s'incontra in Londra, alla corte di Enrico VIII, amica di Tommaso Moro nella prospera e più nell'avversa fortuna; che protegge Bernardo Tasso, e merita la dedica dei sonetti all'Italia, scritti da Giovanni Guidiccioni — dette convegno nell'altra sua più ricca ed arieggiata villa di Forci allo scapigliato ingegno di Ortensio Lando, che celebrò l'ospitalità signorile e la bellezza del luogo alto e silvestre sul piano ubertoso, e libero alla vista della nuda criniera dentata delle Apuane. Passavano intere gior-

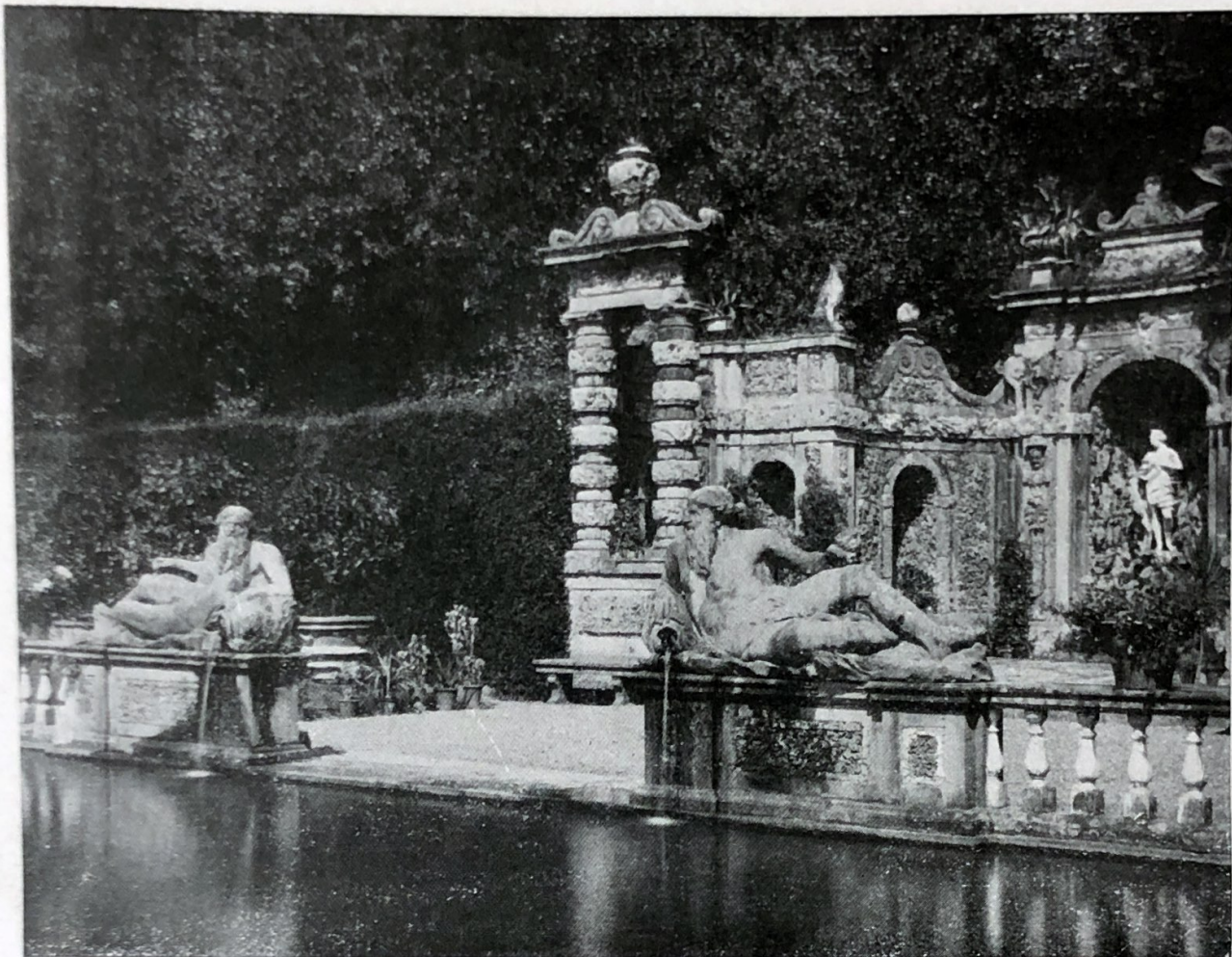
(fot. Alinari)
LUCCA, VILLA REALE DI MARLIA - TEATRO VISTO DAL PROSCENIO.

nate all'aria aperta, a tendere lacci agli uccelletti, a cacciare le lepri nel bosco, e a giuocare alla palla a corda sul prato, mentre la grande loggia prospiciente la villa li raccoglieva a saporosi conviti e ad ornati conversari sui pregi della gente toscana in quei dialoghi che si dissero le *Forcianae Quaestiones*.

Anche il grave Benedetto Varchi, esule dalla sua Firenze, trovava conforto nella serenità rurale offertagli lassù dai Buonvisi; sicchè con desiderio sospiroso celebrò non solo l'alta Forci, ma anche Loppeglia, l'altra villa dei Malpigli sulle stesse colline vignate, che fin d'allora maturavano, come ricorda volentieri il Lando, i vini generosi della Lucchesia. Loppeglia, col suo portico oggi cadente, ma ancora decorato nelle vòlte a motivi raffaelleschi e con episodi di cavalleria, trattiene sempre, all'ombra della tradizione, anche fra Bartolomeo della Porta, il grande pittore domenicano, il quale avrebbe dipinto lassù la celebre tela della *Madonna della Misericordia* col suo manto aperto a proteggere il popolo lucchese, impersonato nella famiglia Montecatini Lambardi e nei confratelli dell'artista, primo il Savonarola col profilo grifagno sfuggente dall'ampio cappuccio nero.

Ma quanti altri fantasmi aleggiano oltre i chiusi cancelli del tempo e di queste ville antiche della sponda destra del Serchio! Nella ombrata collina di Gattaiola, che è tutto un parco di silente solitudine, rifiorisce alla memoria fra le bianche bende la gentile figliuola di Castruccio Castracani, che può competere all'incerta Gentucca l'onore del sorriso che fece piacer Lucca al *Ghibellin fuggiasco:* Jacopina badessa del convento di S. Chiara, cui il morente genitore lasciò un « diurno » miniato. Le consorelle la interrarono nella umile chiesetta francescana, sotto il peso della lapide illustrata forse della sua effigie di marmo, e serbarono a lungo il segreto del luogo, chiuso nel cuore.

E qui presso sorgeva anche la villa di Francesco Burlamacchi, « *primo contro il fato e Carlo Quinto il futuro ad attestar* »: quella sua cara dimora campestre, che, confiscata dopo la fallita congiura che doveva restituire a libertà popolare tutta Toscana, fu per somma ingiuria di lui, ch'ebbe mozza la testa nel Castello Sforzesco di Milano, offerta a Fer-

(fot. Alinari)
LUCCA, VILLA REALE DI MARLIA - INGRESSO AL TEATRO.

(fot. Alinari)

LUCCA, VILLA REALE DI MARLIA - FONTANA MONUMENTALE CON LE STATUE RAPPRESENTANTI L'ARNO E IL SERCHIO.

rante Gonzaga, il quale per trarne profitto.... la mise in lotteria!

Passan le glorie come fiamme di cimiteri! sembra ammonire oggi il camposanto, che ha sostituito le tombe del breve sacrato. Chi ricorda invero la signorile e imponente figura di Alfredo Emiliano Nieuwerkerke « *l'homme plus decoré, plus decorateur, plus decoratif* » del secondo Impero, che qui nel 1892 chiuse il suo ciclo d'eleganze? La bella villa Altieri, trasformata dal direttore generale dei Musei della Francia in una galleria d'arte, ricca di arredi preziosi, di stoffe e di armi, apre il suo cancello con l'invocazione del salmista: *Benedici, o Signore, il mio ingresso e la mia uscita!* fatta apporre da lui, il Senatore dell'Impero, alto, venerando, marziale, che nell'aspetto, nell'ingegno e nel gusto ebbe somiglianze ed affinità con Carlo Lodovico di Borbone, *di Lucca il protestante don Giovanni.* Il quale

> Duca di Lucca e a Vienna residente
> Se qualche volta per combinazione
> si trovò qua tra la sua fida gente

come disse, dopo il Giusti, una satira mordace, amò risiedere in allegra compagnia nella sua villa boschereccia della Pieve Santo Stefano, in cima al colle ombroso, che scopre davanti la rossa cerchia delle mura lucchesi e sente il maestrale stormire fra i pini. La duchessa Maria Teresa di Savoia, che fu sua sposa non felice, e madre meno fortunata di Carlo III di Parma, visse e morì quasi in clausura monastica nella prossima villa di S. Martino in Vignale, ora Luti, ampia e ricca costruzione decorata coll'impresa sabauda *Fert* ricorrente fra i gigli borbonici, e lieta di un giardino che gode la vista di tutto il fecondo piano del Serchio. Le lunghe ore meditate dalla pia figlia di Vittorio Emanuele I, sotto la consueta ombrìa di un gran cedro del Libano, sono ancora ricordate dai vecchi del luogo, che rivedono la pia donna pallida, vestita di nero e con la cuffietta bianca inamidata, simile ad una sorella soave del chiostro. E quel suo mesto raccoglimento si riallaccia, in questi ricordi delle belle ville lucchesi, con l'abbandonata solitudine sofferta,

in un ultimo chiuso soggiorno di queste vicine campagne di S. Alessio, da un'altra anche più fragile figura di donna sovrana, Paolina Bonaparte. Nell'antica villa Arnolfini, che specchia dal colle di Monte S. Quirico la fuggitiva corrente del fiume, la preferita sorella di Napoleone riandava mestamente alla perduta giovinezza, abbagliata dal troppo rapido fulgore dell'Impero; ma pur malata, sfiorita, delusa nei tanti affetti, sola nel suo triste esilio, non rinunciava alla suprema speranza di amare. Di quei giorni di autunno del 1822, aridamente consumati nella Villa Paolina, oggi Varvaro, sono le sue estreme lettere al maestro Giovanni Pacini, ultimo ed infedele amante.

« Caro Nino, sono stanca e soffro... Mi sento male e son triste a pensare che Nino non mi dice mai la verità... Non sono punto contenta; queste sere, questa villa... sola qui! ».

⁂

Al di qua dell'Esare, come i padri etruschi chiamarono questa larga e limpida fiumana che scivola cantando dall'anfiteatro alpestre alla marina tirrena, s'addensano fra le ultime pendici e la irrigua pianura, lambente i monti delle Pizzorne dal Ponte a Moriano a Pescia, le più fantastiche ville lucchesi; quelle che l'antica Signoria si compiaceva mostrare con giusto orgoglio agli ospiti della Repubblica. I principi e gli ambasciatori, le regine e le gentildonne, gli ecclesiastici e gli avventurieri, i letterati e i turisti di tutta Europa hanno visitato e celebrato questi luoghi di meraviglia, ove la magnificenza dell'arte è vinta dallo splendore della natura. Più che ville signorili, alcune appariscono reggie campestri, tali da testimoniare la potenza economica di quelle feconde famiglie lucchesi, come i Cenami, i Buonvisi, gli Orsetti, i Mansi e i Santini, che vollero innalzarle quasi a premio della loro proficua attività nei lucrosi traffici del banco e della spola.

Visitando nell'ora del vespro il parco della Villa Reale di Marlia, oggi dei Conti Pecci Blunt, quando il sole radente fra le piante colora le naiadi sul margine delle fontane sonanti e le invita a tuffarsi coi nitidi cigni nelle fresche piscine, si comprende come il valoroso Stefano Orsetti chiamasse, dopo le fatiche di guerra, questo diletto riposo « la sua Marly ». Marlia emulava di fatto, ed è tornata felicemente a gareggiare con le meraviglie della superba villa del Re Sole: nuovamente folta di piante, fresca di copiose cascate, vaga di un teatro boschereccio, lieta di giuochi d'acqua, popolosa di bianche statue... ed arricchita perfino di un bagno all'aperto, riscaldato a termosifone.

(fot. R. Soprintendenza, Firenze)
LUCCA, VILLA REALE DI MARLIA - CAMINO STILE IMPERO (DISEGNO DEL BIENAIMÉ).

Prima di essere pietoso asilo alla demenza dell'ultimo Principe di Capua, fu reggia dei Borboni di Lucca; ma i giorni del suo fasto più splendido furono quando Elisa Bonaparte, arbitra del principato napoleonico, comprò nel 1806 la villa dagli Orsetti, e la trasformò in una piccola Versailles. Ella chiamò ingegneri francesi a incanalar l'acqua della Fraga, perchè a piena voce cantasse la sua perenne canzone, precipitando dalla grande cascata; arricchì la fattoria, che fu un'antica casa dei

(*fot. Alinari*)

LUCCA, VILLA REALE DI MARLIA - IL TEATRO.

Buonvisi, con nuove colture agricole; popolò le scuderie con cavalli di lusso, e sparse nei verdi prati gregge numerose di «merinos», accrebbe infine di un piano la nuova villa, costruita dagli Orsetti, dandole nel prospetto l'ornamento marmoreo di un portico e di un terrazzo sontuosi. Decorarono le sale i fratelli Agostino e Stefano Tofanelli; venne il mobilio, l'arredamento, il vasellame e la biblioteca da Parigi; tutto l'Olimpo delle statue e la reggia dei nuovi sovrani dall'Accademia di Carrara, presieduta dal Sanolet, e donde Chinard, Bartolini e Comolli inviarono a Marlia i loro capolavori. Nelle sale ornate dallo smagliante nitidore dei caminetti, disegnati dal Bienaimé, i fortunati proprietari d'oggi hanno richiamato una ricca suppellettile dell'Impero, raccolto preziosi arredi del tempo, e adunato una collezione di tele, dipinte dal Gerard e dal Lefevre, dal Riesener e dal Blondel.

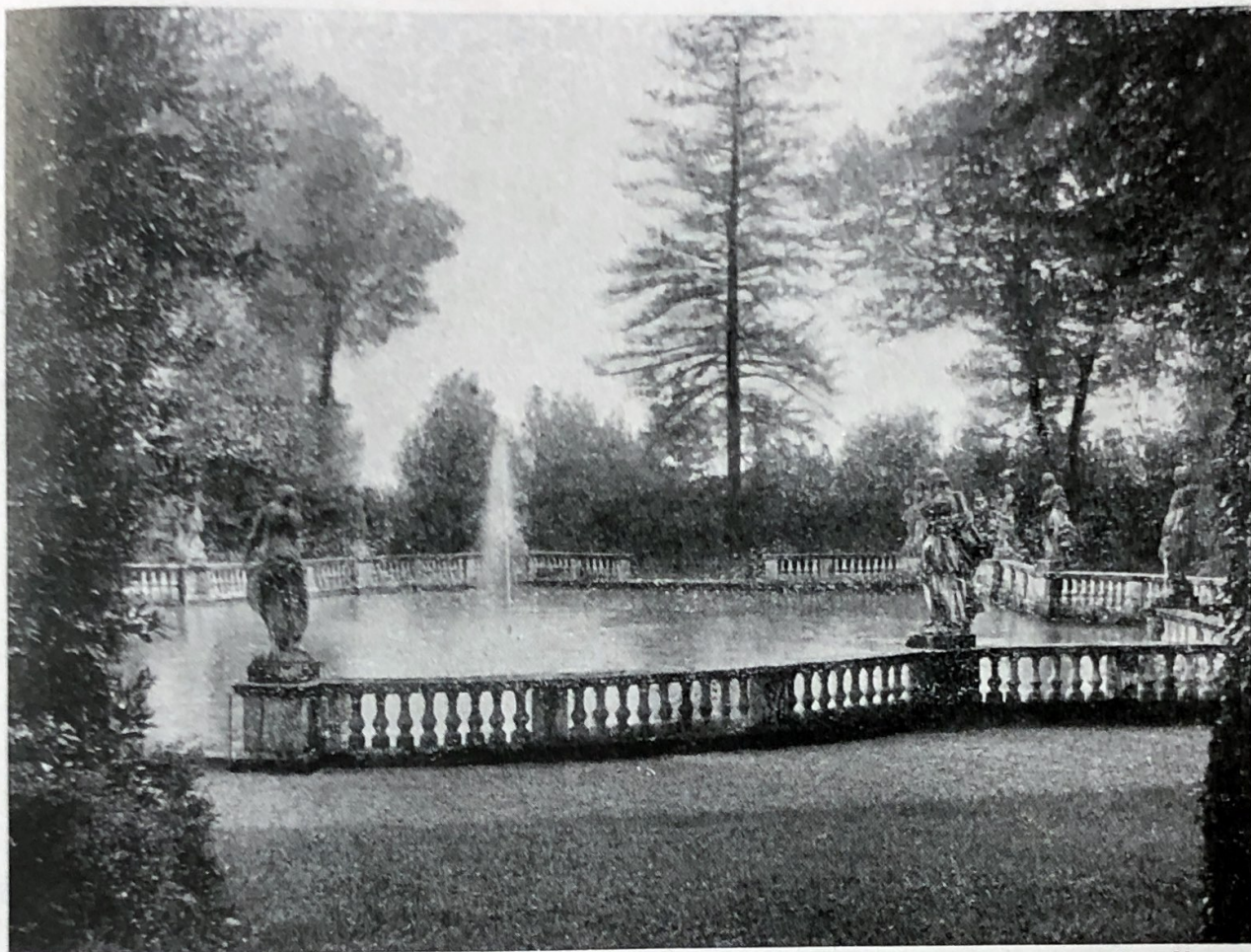
Troppo lungo sarebbe l'incanto dell'indugio in questa villa imperiale. Usciamo all'ombra del portico bianco per incontrare la regina del luogo: la pallida beltà di Elisa, che sempre avvince nelle spire del suo conversare caustico, irraggiato dal fuoco dei grandi occhi neri. Conforme il suo preferito costume, nell' ora vespertina che accende le vette delle Pizzorne, ella è mollemente distesa sui cuscini della *chaise-longue*, sventagliata dalla *dame d'autour*, soffusa dal sommesso bisbiglio del suo Grande Scudiere Bartolomeo Cenami, provocata ad amare dalla musica ardente del Paganini. L'archetto dell'uomo, detto diabolico, canta con ebbrezza dionisiaca dietro la parete di lauro, e la *variazione delle streghe*, che attacca con furore, è così penetrante, da far cadere svenuta, com'egli stesso scrisse, la sensitiva aquiletta côrsa.

Lasciando questo vero giardino d'Armida, scopriamo nella verdeggiante conca di S. Pancrazio le altre « *villes majestueuses assises sur les pelouses entourées des ciprès... derrière la fumèe des jets d'eau* », come le cantò con lirica enfasi il Lamartine, ospite nel 1825 dei marchesi Lucchesini. È l'odierna villa Bancalari, che assistè al glorioso tramonto del

(fot. Marzari)

VILLA MANSI A SEGROMIGNO (LUCCA), OVE FU OSPITE IL DUCE.

grande diplomatico Girolamo, il commensale di Federigo il Grande e l'amico di Voltaire, uno dei pochi uomini di sapienza politica che Napoleone abbia temuto, e perciò rispettato. Nell'altra, prossima, dei Fatinelli, che l'attuale proprietario barone Fasciotti ha fatto decorare all'Impero con eleganza di gusto e magistero d'arte dal pittore lucchese Ezio Ricci, alloggiò nel settembre del 1815 la già ricordata profuga e dolorante Paolina Borghese. Anche la sorella Elisa aveva presa la via dell'esilio, col nome di Contessa di Compignano, e Bartolomeo Cenami, il suo presunto amante, chiuse lo stesso anno la vita nella sua bella villa di Satocchio, poi Bernardini, ed oggi Mansi. Lieta anch'essa di fontane perenni, di limpide piscine, e di serre fiorite, è più ammirabile per gli episodi dell'*ira funesta* di Achille, dipinti nella sala centrale a chiaroscuro da Stefano Tofanelli nel 1811. Il valore di questo pittore lucchese, erede della gloria neoclassica per la sua fantasia inventiva e per la padronanza del disegno, che s'ispira con ampia maniera alla potenza dei fantasmi di Michelangelo, è attestato dagli altri lavori eseguiti a Roma per la villa dei marchesi Mansi in Segromigno. Giungiamo in breve a quest'altro signorile soggiorno estivo da Marlia, lasciando dietro altre storiche dimore campestri dei patrizi lucchesi, come una delle tante ville Buonvisi, che fu poi dell'ultimo principe Poniatowski, quindi dalla pietà del conte Rosselmini donata, attraverso la illuminata saggezza del Cardinale Maffi, all'Opera Cottolengo di Torino.

Anche la cupa valletta di Segromigno, dominata dall'alta torre campanaria della sua Pieve, che custodisce tesori d'arte come la *Pietà* di Baccio da Montelupo, nasconde, al rezzo delle annose piante e fra il precipite murmure delle fontane, una sfarzosa adunata di ville lucchesi: tali quelle degli Orsucci, oggi Orlando, e delle sempre superstiti nobili famiglie Mazzarosa e Mansi. Nella prima è tradizione che soggiornasse Gioachino Murat, forse quando fu di breve passaggio per Lucca nel 1803; la seconda, perpetua il ricordo del letterato, storico e politico marchese Antonio Mazzarosa, che colà eresse nel 1830 un tempietto « alle immagini e agli scritti degli illu-

(*fot. Marzari*)

LA PISCINA DELLA VILLA MANSI A SEGROMIGNO (LUCCA).

stri lucchesi »; ed infine la terza, che fu già dei Cenami, venne dai marchesi Mansi abbellita con una fronte, ornata di loggia e di statue, su disegno di Filippo Juvara nel 1730.

L'eleganza del barocco, capriccioso e pomposo, dell'esterno, si fonde in armonico gusto con il magnifico arredamento del mobilio, delle stoffe, delle tempere e dei quadri, commessi dal mecenatismo di Luigi Mansi a Stefano Tofanelli, che compì le tele in Roma fra il 1785 e il '90. Rappresentano le gesta vittoriose di Apollo con le storie del giudizio di Mida, della morte di Marsia e del trionfo del nume sul carro alato, annunziato dall'Aurora, e con il seguito delle agili e rapide Ore. Le antiche stampe del giardino, delle fontane e dei boschetti, disegnate da G. F. Giusti ed incise sul rame dall'Angeli, fanno testimonianza della primitiva maggior bellezza del luogo, sempre lieto di acque, di ombre e di fiori, dalla natura e dall'arte reso seducente e suasivo agli estivi riposi; perciò offerto dalla Repubblica con preferenza agli ospiti illustri, fra i quali il più noto è Federigo IV di Danimarca che vi si trattenne a convito nel 1692. Cosicchè l'onore nuovo concesso alla villa Mansi in Segromigno con la recente e prolungata ospitalità del Duce della nuova Italia, mentre ha rinverdito la gloria degli antichi fasti, continuò ed elevò nella storica famiglia di Lucca una nobilissima tradizione cittadina. La quale tradizione di ospitalità cortese nelle belle ville lucchesi, esaltata fra gli stranieri dal Montaigne al Lamartine, dal Sassone al Metternich, e fatta perfino oggetto di un poemetto dell'arcade Filandro Cretense, ritroviamo nelle ultime due monumentali costruzioni dei Santini, oggi Torrigiani, a Camigliano, e dei Garzoni, poi Poschi Meuron, a Collodi.

Quella dei Santini, famiglia tra le più insigni per censo e nobiltà, fu detta la regina delle ville lucchesi per l'ampiezza e la maestà del palazzo, elevato in una verde cornice boschiva e su un aperto declivio, cui fa da contorno lo scenario delle Pizzorne e dà vita la voce perenne delle fontane. È arieggiato d'ambo i lati da una fresca loggia, cui risponde la superiore della facciata, ed alti terrazzi ne coronano il prospetto, popolato di

(*fot. Alinari*)

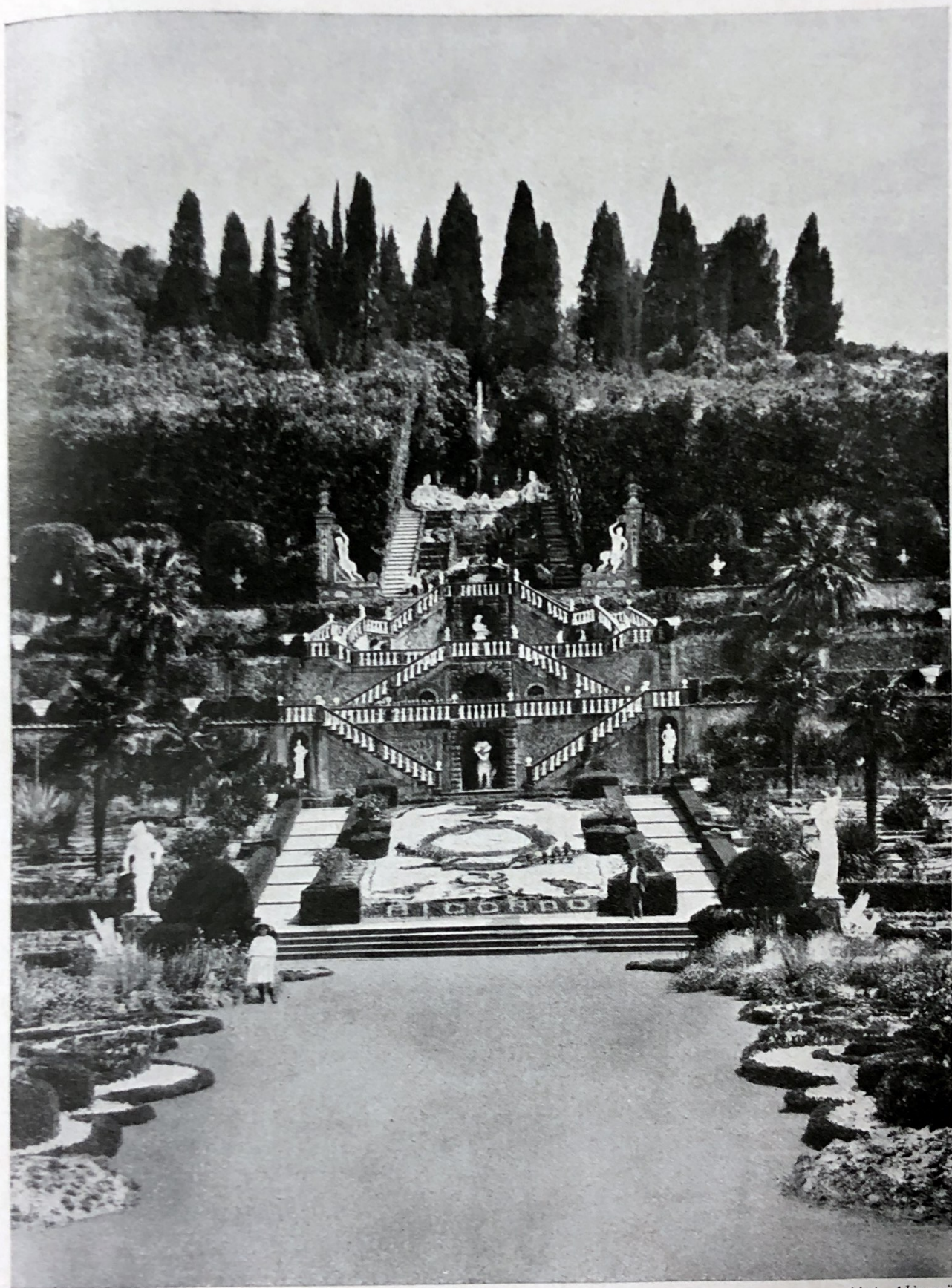
CAMIGLIANO (LUCCA) - LA FACCIATA PRINCIPALE DELLA VILLA TORRIGIANI.

statue celebranti i fasti della famiglia. Ha una ricchissima collezione di stampe, una quadreria con belle tele del Batoni, mobili, arredi e vasellami settecenteschi, una biblioteca copiosa di manoscritti ed anche un teatrino, ove furono rappresentati melodrammi dalla stessa nobiltà lucchese, sempre di fine e intelligente gusto musicale.

La scena architettonica di un vero teatro floreale, digradante a verdi terrazzi, archeggiato a nicchie colme di procaci deità, e spartito da una doppia scalea marmorea, offre la villa di Collodi presso Pescia, che chiude con una visione di bellezza naturale ed artistica la rigogliosa magnificenza del ferace piano della Lucchesia. Il giardino del castello dalle cento finestre aperte sulla ridente Val di Nievole, fu costruito nel 1780 da Romano Garzoni sui disegni di quel bizzarro patrizio lucchese che fu Ottaviano Diodati: il quale vi profuse la fantastica originalità del suo genio d'architetto, di musico e di poeta. La fama di questo *hortus deliciarum*, spiegato fra piano e monte come un immenso scenario di prodigioso effetto coreografico, andò tanto lungi che ne fu richiesta la copia nel 1795 dal re di Polonia Stanislao II, Poniatowski per i suoi giardini di Varsavia; e lo stesso Carlo III, re di Napoli, avrebbe preferito un nuovo progetto del Diodati a quello del Vanvitelli per la celebre costruzione di Caserta, se non l'avesse sgomentato la spesa occorrente per dar corpo ai fantasmi dell'artista di Lucca.

A ricercarlo, egli Ottavio Diodati, al fianco della sua donna tanto amata, Maria Felicita Marcucci, la *bella Gragnanina*, penetriamo nel parco aperto fra le alte pareti di bosso, da cui spiano gli ospiti nuovi le figure delle Stagioni, della Provvidenza e della Fortuna. Ascendiamo per meandri scuri e tra le aiuole fiorite al teatro sempre verde, custodito dalla Commedia e dalla Musica ispiratrici del poeta creatore di tante lusinghe, e che pur mestamente chiuse, dopo la morte della sua compagna, la vita fortunosa nell'abito religioso. Forse sono suoi i versi incisi sulla roccia nel frigido antro lì prossimo, ove la fonte fugace ricorda con l'eterno ammonimento di Eraclito che tutto passa e niente ritorna.

Lo stesso bagno, nascosto in un sacello fra le piante più spesse e segrete, con le piscine di marmo e i divani scolpiti, richiama alle mollezze del secolo sul quale passò travolgente la Rivoluzione.

Ombre dunque svanite e apparenze consumate, spuma di vecchi merletti e vanità di cipria caduta! Non restano che gli splendidi vuoti scenari, al cui confronto appare più

(*fot. Alinari*)

COLLODI, VILLA GARZONI - PROSPETTO DEL GIARDINO (XVIII SECOLO).

bella la perenne giovinezza della natura semplice e sana dei campi; più limpido questo lembo di cielo immacolato, proteso sulle umili case che fumano la cena, e sulle piccole chiese che suonano l'*Ave Maria!*

EUGENIO LAZZARESCHI.

In altra parte di questa Rivista, è dato il programma dell'escursione in Romagna e Casentino. Annunciamo ora tre altre interessanti manifestazioni.

IL X CAMPEGGIO - 18 luglio - 16 agosto

Il Touring organizzerà il X Campeggio presso la Casera Razzo (m. 1750), fra le Dolomiti carniche e le foreste del Cadore. Villeggiatura confortevole, piena di attrattive, dove il riposo può essere completo, come soddisfatto può essere ogni desiderio di gite, di escursioni, di ascensioni mentre il corpo si ritempra alla purissima aria dei monti, sorretto anche da una alimentazione sana, abbondantissima e completa. Il maggior conforto è assicurato dalle spaziose tende con lettini, materassi, guanciali, coperte di lana e da grandi tende: di ritrovo, per la mensa, per i bagni, ecc. Il Campeggio è illuminato a luce elettrica. Saranno organizzate escursioni automobilistiche nei dintorni con itinerarî circolari tanto in Carnia quanto in Cadore e manifestazioni diverse, anche folcloristiche, alle quali parteciperanno i famosi Cori friulani.

I turni saranno tre: il primo andrà dal 18 al 28 luglio; il secondo dal 30 luglio al 9 agosto; terzo dall'11 al 16 agosto. Le quote sono state ribassate come segue: L. 350,— per il turno di dieci giorni; L. 185 per il turno di cinque giorni. È ammessa l'iscrizione a più di un turno.

PERIPLO D'ITALIA IN CROCIERA POPOLARE

Genova - Costa Azzurra - Napoli - Palermo - Patrasso - Bocche di Cattaro - Trieste

28 agosto - 4 settembre

Lo splendido successo della Crociera dello scorso anno, ha indotto il Touring ad organizzare una seconda manifestazione il cui carattere di popolarità è dato soltanto dalle tenui quote di iscrizione, perchè nulla essa avrà da invidiare alle grandi crociere di lusso. Infatti, due delle più grandi ed ammirate navi della marina mercantile italiana — il *Conte Grande* del Lloyd Sabaudo ed il *Saturnia* della Cosulich — accoglieranno i Crocieristi, i quali durante il soggiorno a Napoli e a Palermo saranno alloggiati nei principali alberghi. L'incantevole Costa Azzurra sarà bordeggiata fino a Nizza, le famose Bocche di Cattaro verranno percorse fino al limite estremo interno e l'interessante visita di Patrasso sarà compiuta in automobile. Le quote di iscrizione sono così fissate: II Classe, L. 990.—; II econom. L. 850.—; III Classe, L. 690.—.

ESCURSIONE IN TRIPOLITANIA - 24 ottobre - 3 novembre

La propaganda che da lungo tempo il Touring svolge per lo sviluppo turistico nella Tripolitania, troverà una nuova attuazione in un'Escursione riservata ai Soci i quali potranno rendersi conto di quali e quante attrattive offra la Colonia, che ha potuto mantenere tutte le sue grandi promesse, per l'impulso dato dal Governo Nazionale e per il lavoro di tanti benemeriti connazionali. L'Escursione si compirà nella ricorrenza del ventennio dell'occupazione italiana della Colonia e comprenderà le gite automobilistiche a *Leptis Magna*, a *Sabrata*, al *Garian*, all'*Oasi di Tripoli* e alle Concessioni. Grandi festeggiamenti si preparano a Tripoli per commemorare la data solenne. L'epoca dell'Escursione è assai indicata, anche perchè nel mese di ottobre e di novembre la Colonia si presenta in tutta la sua bellezza.

Il Governo della Colonia, attraverso l'Ente Turistico Tripolitano, sta svolgendo pratiche per ottenere speciali agevolazioni. Le quote di iscrizione sono quindi subordinate all'esito delle pratiche. La visita della Tripolitania sarà completata da quella dell'isola di Malta.

FIG. 1 - GRANDE ZONA A GRADINATE CREPACCIATE DEL GHIACCIAIO DEL GIGANTE (GRUPPO DEL M. BIANCO) - IN ALTO, VERSO IL MEZZO, LA «TOUR RONDE»; A SINISTRA PROIETTATA SUL GHIACCIAIO «LA VIERGE». (NB. - Veggansi in basso due comitive di alpinisti salienti).

I SERACCHI

Quando l'acqua lungo il suo corso torrenziale o fluviale trova nel suo alveo una gradinata rocciosa, di qualunque origine (generalmente per un grosso banco od un filone di roccia molto dura e compatta, oppure per il fatto delle valli minori sospese sulle maggiori), è obbligata a saltare, formando le cosidette cascate.

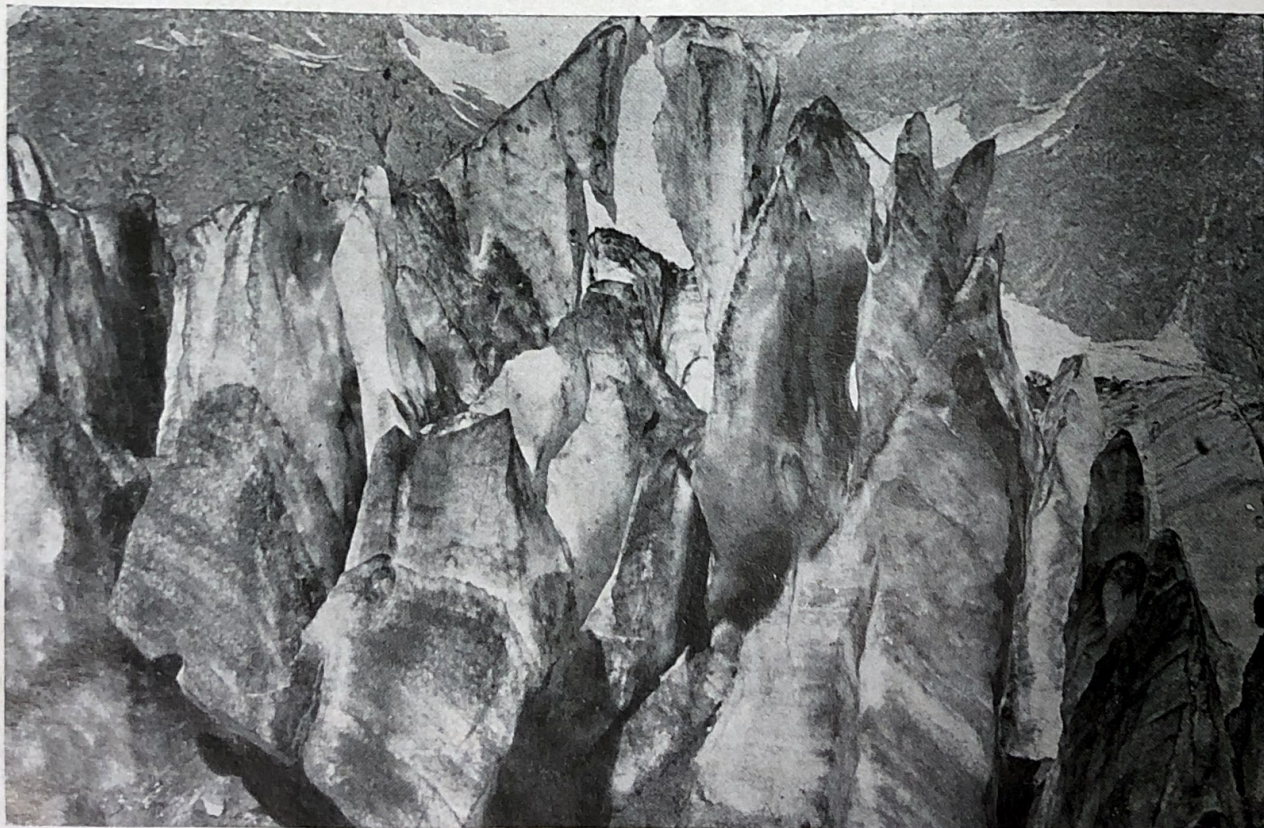
Ma quando invece di una fiumana liquida trattasi di una solida e lentissima, come sono quelle dei ghiacciai, le cose cambiano; ma solo essenzialmente nella forma, giacchè si costituisce pure in tal caso una specie di cascata, che vien detta una seraccata. Come e perchè?

È noto che le fiumane glaciali hanno un movimento lentissimo; tanto che per lungo tempo si credettero immobili e solo si cominciò a capire che i ghiacciai si muovono quando si dovette constatare che oggetti (quali piccozze, scale, ecc.) lasciati in un certo punto su un ghiacciaio si trovarono poi, qualche anno dopo, più o meno distanti verso il basso; quando si vide che una capanna-rifugio costruita (un secolo fa) da uno studioso svizzero — l'Hugi — sopra il ghiacciaio dell'Aar s'era spostata di un centinaio di metri in tre anni e quando, ben più tristemente, si videro apparire, abbastanza ben conservati, al termine inferiore del ghiacciaio di Bossons, i miseri resti di guide e di alpinisti caduti decenni prima in grandi crepaccie glaciali ben più in alto.

Ad ogni modo noi sappiamo ora che i ghiacciai scendono lentamente, ma assai variamente (da pochi ad oltre cento metri all'anno) secondo la massa, il punto della se-

(*fot. Col. G. Celesia, 1911*)
FIG. 2 - GRANDI ZONE SERACCATE IN GRADINATA NEL GHIACCIAIO GIUSTAMENTE DETTO «DELLA TRIBOLAZIONE» (GR. PARADISO).
(NB. - Per dettaglio del ramo destro, vedasi la fig. 7).

zione, la posizione, la pendenza, la stagione eccetera, pur seguendo in complesso le leggi generali dei corsi acquei... salvo nel tempo!

Ma quando queste fiumane glaciali, a velocità ridottissime, giungono ad un punto in cui il fondo roccioso della vallata da esse

(*fot. Col. G. Celesia, 1911*)
FIG. 3 - SERACCHI SEMIFUSI DAL CALORE SOLARE, NEL GHIACCIAIO DEL GIGANTE (GRUPPO DEL MONTE BIANCO).

(fot. V. Sella)

FIG. 4 - GRANDI SERACCHI VECCHI, SEMIFUSI DAL CALORE SOLARE (GLACIER BLANC, NEL DELFINATO).

percorsa presenta una pendenza più forte, una certa ripidità od anche una gradinata, la fiumana glaciale non può liberamente saltare come quelle fluviali, ma tende invece a leggermente incurvarsi a poco a poco per adattarsi al dislivello roccioso sottostante.

Siccome però la massa glaciale non è fluida, nè vischiosa, nè ben plastica ed ancor meno elastica — e non può quindi mollemente piegarsi od in altro modo adattarsi agli incurvamenti e stiramenti necessari per poter conservare la sua unità o coesione complessiva — ma è invece una massa quasi rigida, così essa deve forzatamente rompersi, crepacciarsi; dapprima e specialmente in senso trasversale alla direzione del suo andamento, ma poi (per irregolarità del fondo roccioso e delle varie azioni di stiramento) anche in senso longitudinale (figg. 1, 2 e 3).

Le due sorta di crepacciature vengono così ad intersecarsi, talora in modo abbastanza regolare, così da costituire quasi parallelepipedi o dadi che ricordano il modo di screpolarsi di certi formaggi di montagna, detti i *seiràs*, donde il nome di *seracs* o *seracchi*.

Generalmente però tale fratturazione si forma in modo assai irregolare, tante e diverse essendo le cause locali che l'originano; quindi, anche per il movimento di lenta ma continua discesa della massa glaciale, tale regione seraccata si trasforma in un vero caos di irregolari massi glaciali di ogni forma e dimensione che tendono alcuni a distanziarsi, altri a pigiarsi, ad accavallarsi, ecc. (fig. 6).

Inoltre le azioni atmosferiche come la piog-

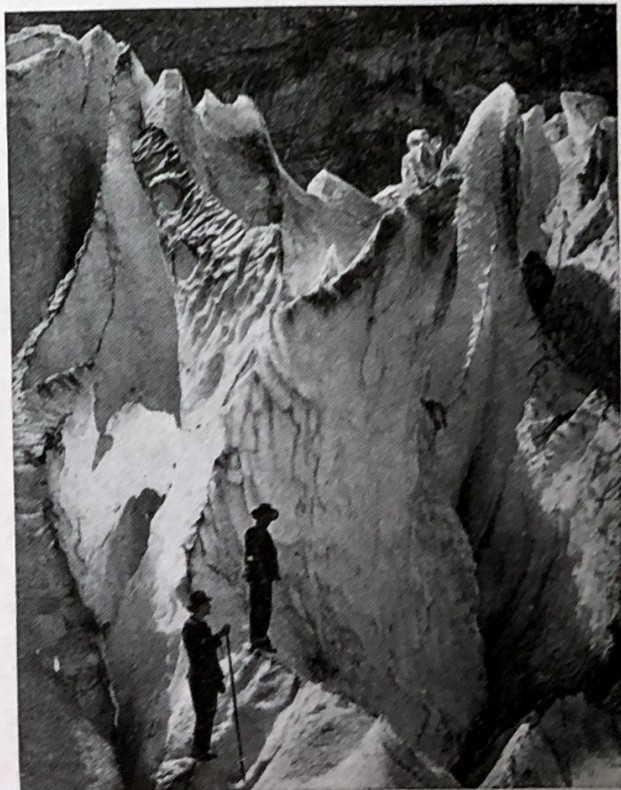



FIG. 5 - ZONA SERACCATA NEL GHIACCIAIO D'ARGENTIÈRES (GRUPPO DEL MONTE BIANCO).

(fot. V. Sella)

FIG. 6 - SERACCHI SPOSTATI E ACCAVALLATI.

gia e specialmente il calore solare, tendono a smussare, ad arrotondare gli spigoli di rottura dei blocchi glaciali; vi si producono mille svariate azioni di fusione secondo la forma originaria, l'esposizione, il vento, i movimenti, ecc., per modo che le regioni dei seracchi costituiscono una delle zone più complicate, frastagliate, dedaliche e bizzarre dei ghiacciai (figg. 3, 4, 5, 9 e 10).

(fot. Col. G. Celesia)

FIG. 7 - CASCATA DI GHIACCIO, A GRADINATE SERACCATE, IN UN RAMO DEL GHIACCIAIO DELLA TRIBOLAZIONE PRESSO LA BALMA (GRUPPO DEL GRAN PARADISO).

(NB. - È un dettaglio del lato sinistro della fig. 2).

E ben lo sanno gli alpinisti quando debbono attraversare una regione seraccata, incontrandovi non pochi pericoli e dovendovi perdere anche ore ed ore per poche centinaia di metri di percorso, girando e rigirando, salendo e scendendo, piccozzando, scalinando e... imprecando di santa ragione (fig. 5).

Non per nulla, ad esempio, uno dei maggiori ghiacciai scendenti dal Gran Paradiso e spiccatamente, ripetutamente seraccato a varii livelli, fu denominato « Ghiacciaio della Tribolazione »! (fig. 2 e 7).

Vi sono però in tutte le Alpi italiane altri ghiacciai dove la zona seraccata acquista uno sviluppo ed un'imponenza grandiosa, da andare famosi nel mondo alpinistico, anche se in realtà offrono al loro superamento difficoltà minori di quello più sopra nominato. Per citarne soltanto qualcuno fra i più noti sotto questo aspetto, ricorderemo quello della Brenva nel Gr. del M. Bianco, quello del M. Rosa in V. Anzasca; dei Forni e del Madac-

cio nell'Ortles; del Mandrone e delle Lobbie nell'Adamello.

Ma — per tornare al punto — come un fiume dopo il suo salto in cascata riunisce le sue acque riprendendo il suo andamento regolare e tranquillo, così anche il ghiacciaio, dopo la sua più o meno precipitosa e fratturata seraccata, riprende generalmente (se il fondo vallivo lo consente) la sua forma regolare; ciò per il noto fenomeno fisico del rigelo, cioè della ricementazione dei pezzi di ghiaccio che vengono a contatto e premuti; per cui i mille frammenti della massa glaciale che subì la seraccatura nel sorpassare la sottostante gradinata rocciosa, superata la fase catastrofica si riassettano, si rinsaldano fra di loro, e ricostruiscono così il primitivo ghiacciaio regolare. Anche nei ghiacciai, in generale, le crisi sono fortunatamente passeggere!

Il curioso è che, mentre la forma caotica delle regioni dei seracchi fa pensare che in esse si verifichi uno sconvolgimento straordinario, invece ciò quasi non è in realtà: dopo la fratturazione della massa glaciale e la sua frantumante discesa, i vari elementi o pezzi di ghiacciaio si ricompongono in posizione ed ordine molto analoghi a quanto essi presentavano prima della frastagliata seraccatura. Ne abbiamo la prova, ed ecco come.

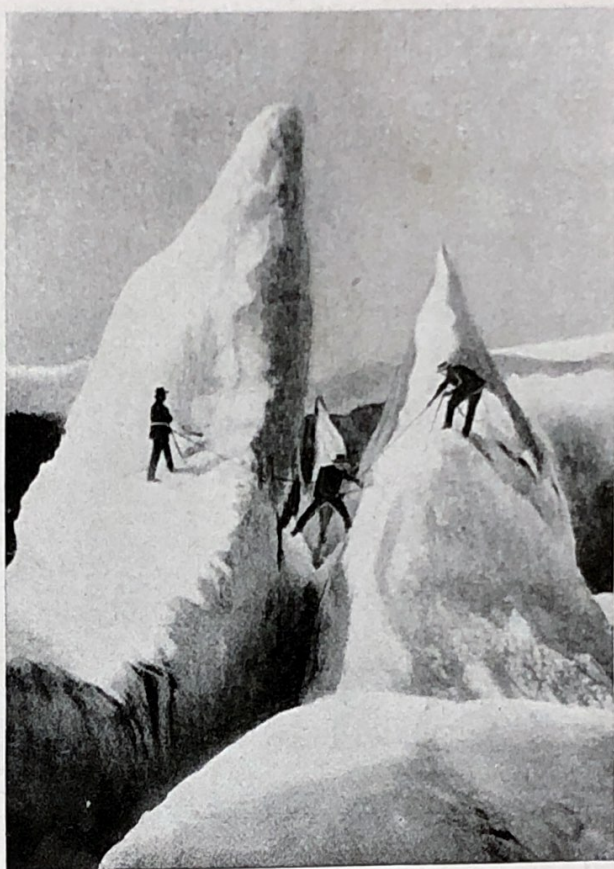



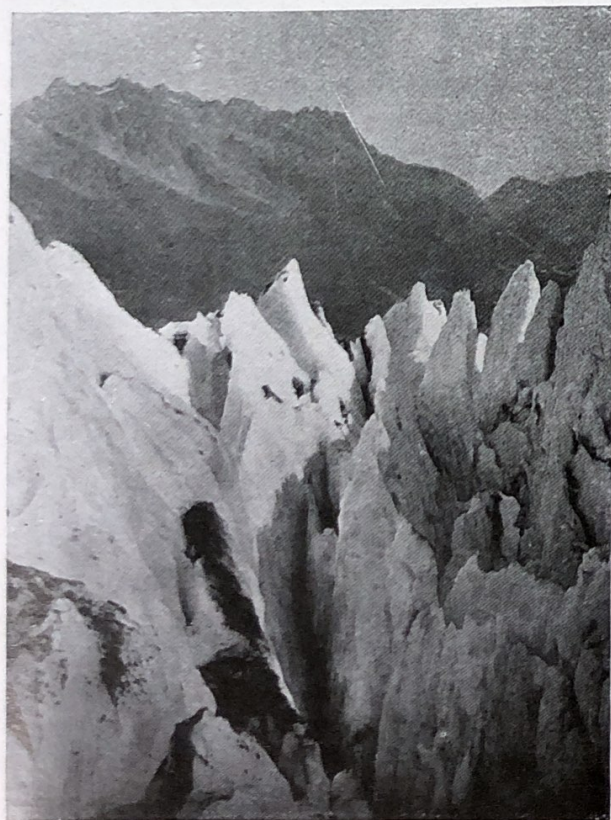
FIG. 8 - GUGLIE DI GHIACCIO IN REGIONE SERACCATA DEL MONTE BIANCO.

(*fot. Wehrli*)

FIG. 9 - GUGLIE DI GHIACCIO IN UNA REGIONE MOLTO SERACCATA DEL GHIACCIAIO DI BOSSON (GRUPPO DEL M. BIANCO).

Per studiare il movimento dei ghiacciai si usa collocare trasversalmente sulla loro superficie, un po' in alto, speciali allineamenti di massi rocciosi o di pioli, che naturalmente si spostano da monte a valle discendendo essi lentamente con il ghiacciaio che li trasporta sul suo dorso; nello stesso tempo si osserva che detti allineamenti trasformansi in archi e poi in semi-ellissi sempre più allungate assialmente da monte a valle in causa della maggior velocità del filone mediano rispetto alle regioni laterali, come nei corsi acquei.

Orbene, citando il caso classico del ghiacciaio del Rodano, perchè il più accuratamente studiato in quest' ultimo mezzo secolo, vi si potè constatare che i due allineamenti di massi quivi collocati nel settembre 1874 in alto e diligentemente seguiti poi nel loro andamento ogni anno, presentarono dapprima una sempre più forte arcuatura, come di regola. Quando poi la relativa massa glaciale (parecchi anni dopo) giunse, verso i 2340 m., alla grande cateratta seraccata rompentesi dapprima in dadi e poi in frammenti sempre più irregolari e sconvolti, si perdette quasi la traccia degli allineamenti dei massi.

FIG. 10 - GUGLIE, PIRAMIDI E TORRI DI GHIACCIO IN REGIONE SERACCATA NELLA MER-DE-GLACE AL CHAPEAU NEL M. BIANCO.

Ma quando finalmente, dopo quasi 3 anni di prigionia nella cascata seraccata, alta oltre 300 m. e lunga quasi 500 m., si poterono riesaminare alcuni di detti massi, si constatò con stupore che essi avevano conservato abbastanza bene l'ordinamento e la distribuzione di prima, per quanto costituissero nel complesso arcuature un po' ondulate, in causa di qualche scorrimento locale.

La tumultuosità sconvolgente della gigantesca e complessa seraccata è quindi più apparente che reale.

In parecchi casi però la crepacciatura è conservata pel sottostante pendio vallivo forte ed irregolare e talora persino accresciuta e modificata, ma direi quasi ammorbidita dall'ablazione e dalla fusione, estendendosi talvolta anche sino al termine del ghiacciaio, dove spesso appaiono i soggiacenti rotondeggiati, levigati rilievi rocciosi; su essi appunto la massa glaciale deve rompersi in mille modi per adattarvisi nel suo lento moto di discesa finale.

Sarebbe ora opportuno di descrivere i seracchi, nelle loro multiformità meravigliose, nei loro aspetti di aspro labirinto gelato, tormento degli alpinisti (fig. 9); di creste taglienti, talvolta perfino foracchiate (fig. 11); di gu-

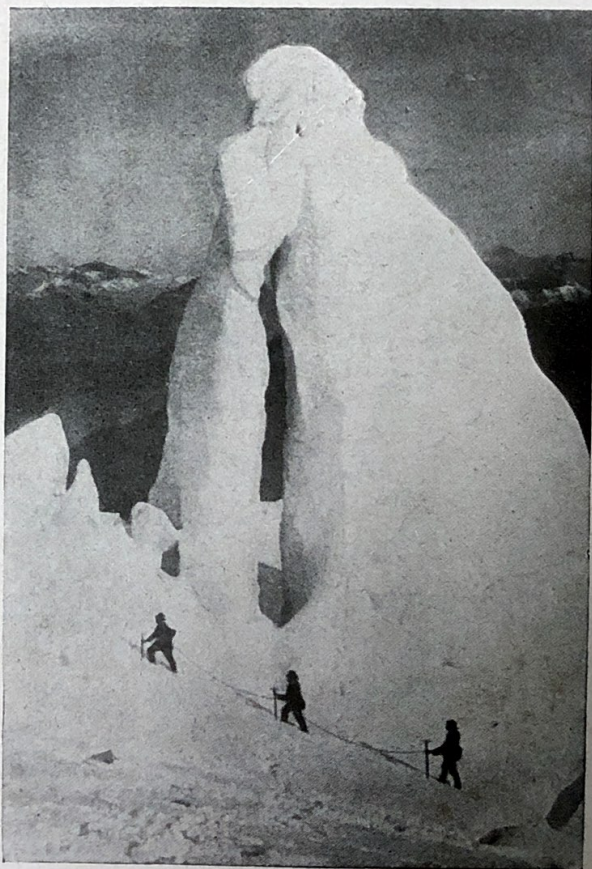



FIG. 11 - OBELISCO DI GHIACCIO FORACCHIATO, IN UNA VECCHIA REGIONE SERACCATA ALLA CONFLUENZA DEI GHIACCIAI DI TACONNAY E DI BOSSON (GRUPPO DEL MONTE BIANCO).

(*fot. V. Sella*)

FIG. 12 - VISTA DI FIANCO DI UNA GRANDE REGIONE SERACCATA A GIGANTESCHE GRADINATE NEL GHIACCIAIO DI DZASSET (GRUPPO DEL GRAN PARADISO).

FIG. 13 - GUGLIE DI GHIACCIAIO IN REGIONE SERACCATA DEL MONTE BIANCO.

glie bizzarre trasformantisi spesso in pochi giorni durante il periodo estivo e costituenti talora scuola d'arrampicamento per virtuosi di acrobatismo alpino (fig. 8); di campi glaciali che paiono tumultuosamente arati o zappati da un gigante impazzito (fig. 1) e sotto i quali appaiono talora nereggianti alcuni spuntoni rocciosi più eminenti; di irregolari piramidi (fig. 11); di torri pendenti (fig. 13), di obelischi strani; di castelli glaciati in rovina; di paurose selve di bianchi tronchi spezzati; di statue di animali mostruosi (fig. 12), oppure di spaccature profonde, di spaventosi baratri, ecc.

Lo spettacolo è meraviglioso, cangiante ad ogni momento, bellissimo, quantunque sia assai meglio osservarlo che farne parte. Ad ogni modo esso riesce indescrivibile alla mia povera penna.

Quindi, con la comoda scusa di non esser capace di descrivere questo fantasmagorico, orrido paesaggio glaciato, rimando il lettore a vederlo sul sito od almeno ad osservare le fotografie che qui presento, limitandomi a firmarmi: un vecchio glaciologo, conosciuto sotto il nome di

FEDERICO SACCO.

LA MONTAGNA DI MURO LUCANO, COL TORRENTE SAN PIETRO.

MEZZOGIORNO IGNORATO

PAESI DELLA BASILICATA

C'È, tra le località meridionali che la *Guida d'Italia* del T.C.I. fa conoscere agl'italiani (1), un piccolo paese di montagna, Muro — detto Lucano perchè in Basilicata — a distinguerlo da un omonimo Leccese, e non altrimenti noto fino a ieri se non per il suo lago artificiale, che fu il primo creato nel Mezzogiorno e di cui si parlò tanto nei primi tempi a motivo di certe fratture che ne mettevano in pericolo la consistenza. Ma anche all'infuori del lago, Muro Lucano non è privo di interesse, e la visita che vi feci or sono vari anni rimane uno dei migliori miei ricordi di turista.

Muro Lucano rientra nel raggio d'azione di quella *regione del Vùlture* che nel Medio Evo fu un piccolo centro di civiltà, il più vivo forse, se non il più importante, del paese che, ritagliato dentro l'antica Lucania, veniva prendendo allora il nome di Basilicata. A tre chilometri da Muro — nella contrada ora chiamata Raja San Basile da un antico convento basiliano di cui rimane qualche informe avanzo — nell'età romana c'era Numistrone, celebre per una vittoria quivi riportata nel 210 av. C. dal console Marcello contro Annibale. Ma Numistrone più non esisteva verso la fine del IX secolo, distrutta forse in quell'incursione dei Saraceni di Sicilia dell'879 in cui andò distrutta un'altra antica città lucana, Grumento. Dispersa dapprima qua e là in improvvisati aggruppamenti, la popolazione di Numistrone avrà poi seguíto la corrente generale di quella regione, dove — come a Potenza, a Metaponto e a Grumento stesso — gli abitanti in fuga dalle coste o dal piano davanti alle incursioni barbariche o corsare, o alle devastazioni della malaria, cercavano rifugio sui monti. E quanto più erti e inaccessibili questi erano, tanto più i fuggiaschi vi si trovavano a loro agio. Quell'isolamento doveva significare in sèguito miseria e abbrutimento, ma intanto dava sicurezza e salute.

Il luogo dove ora è Muro, era a quei tempi

(1) *Italia Meridionale*, vol. III, pag. 449.

MURO LUCANO - PONTE MEDIEVALE SULLA FIUMARA.

un vero sperone sporgente dal monte e isolato tra due paurosi burroni, uno dei quali è stato poi colmato in epoca recente. Secondo ogni verosimiglianza, sorgeva quivi un qualche fortilizio appartenente ad un sistema difensivo bizantino o, più probabilmente, longobardo. Di esso rimarrebbero, secondo alcuni, le due torri cilindriche del Castello in Muro ed altre tracce qua e là su quei contrafforti dell' Appennino Lucano protesi verso l'interno della Basilicata — da Castelgrande a Bella — che da quella parte, dovettero segnare in qualche modo i limiti del principato longobardo di Salerno. Il fortilizio potè servire appunto, tra il IX e il X secolo, di raccolta e di protezione alle popolazioni fuggiasche dei casali sparsi nel piano, lungo quella valle del Platano che era l'insidiata via di comunicazione tra il Sele e il Basento, tra Salerno e Potenza. Forse poi dalla nuda mole dei forti o da un primitivo muro di cinta potè venire il nome di Muro alla nuova borgata. Certo questa aveva avuto, in grazia della sua posizione naturale, un notevole incremento intorno al Mille, se a metà del secolo XI la troviamo già sede vescovile.

La stessa posizione formidabile che l'aveva fatta apparire rifugio relativamente tranquillo di pastori di greggi e di pastori d'anime, fece poi di Muro, nonostante la sua povertà, un feudo ambitissimo. Era un punto strategico più che una terra da sfruttare; e perciò fu di regola riservato a Principi del sangue, finchè a metà del Cinquecento cadde sotto gli Orsini di Gravina e ad essi rimase poi sempre quale contèa.

La sua storia, del resto, è semplice e somiglia molto a quella della maggior parte dei borghi montani del Mezzogiorno. Soprusi di feudatari e cataclismi naturali, fasti patriottici e nefasti brigianteschi vi si alternano di continuo non lasciando uno spiraglio di luce a quella misera gente. Nella storia del patriottismo italiano risplende tuttavia la difesa opposta nel 1799 dai repubblicani di Muro alle orde sanfediste del famigerato Sciarpa, reduce dalle stragi di Picerno. Anche Muro, espugnato il 10 maggio, fu abbandonato al sacco e al fuoco. E quasi fosse destino del povero paese essere punito tanto per i buoni quanto per i malvagi suoi cittadini, dopo aver tanto patito a motivo dei suoi patrioti, ebbe oltre mezzo secolo di trepidazioni e di guai dai briganti che infestarono sempre il suo territorio,

MURO LUCANO - IL CHIOSTRO DEI CONVENTUALI.

sino alla radicale loro estirpazione, coraggiosamente decisa dall'Italia unificata.

Anche la natura si è spesso accanita contro l'infelice Muro. Terremoti, incendi, fulmini si sono abbattuti su di esso con tanta frequenza che è miracolo ritrovarvi ancora varie e non spregevoli tracce d'un passato decoroso. Così, com'è ora, Muro — al pari di tante piccole località del Mezzogiorno, del tutto ignote agl'italiani, ma non agli studiosi stranieri — è un bizzarro miscuglio di artistico e di pittoresco che fa passare inosservati all'occhio del forestiero gli scarsi avanzi della sua antica storia.

MURO LUCANO - ARCHETTI GOTICI NEL CHIOSTRO DEI CONVENTUALI.

Il suo aspetto pittoresco seduce già da lontano chi, lasciata la stazione di Bella-Muro sulla Napoli-Metaponto, prende la carrozzabile che, risalendo i vari corsi d'acqua, l'uno tributario dell'altro, e cioè il Platano, la Fiumara di Muro e il San Pietro, porta dopo 12 chilometri al paese. La strada è quasi pianeggiante lungo la sinistra del Platano e della Fiumara di Muro; quindi, lasciato a sinistra un solido ponte (medievale, se non addirittura romano come si vorrebbe), si fa sempre più ripida. E già fin d'allora appare, lungo lo scosceso pendio del monte che fa come da immenso fondale al grandioso scenario della vallata, un rovinìo di bianche case e, al disopra, la mole imponente del castello, l'unico edificio che dia un'impressione di stabilità, come se formasse un blocco solo con la roccia da cui s'inalza. Passata su per un ponte alla destra del torrente San Pietro, la strada si avvolge in cento curve brusche da cui Muro appare e dispare ad ogni istante, fino a raggiungere le prime case a circa 600 me-

MURO LUCANO - IL CHIOSTRO DEI CONVENTUALI.

tri di altitudine. Il centro cittadino è costituito dalla piazza del Plebiscito, che si adorna di un Monumento ai Caduti, eretto dallo scultore Saverio Gatto nel 1923, e di una fontana pubblica, inaugurata nel 1870. Quivi hanno anche sede i vari uffici pubblici, nell'antico Monastero dei Conventuali fondato nella prima metà del sec. XV in forza d'una bolla di Martino V del 1420 e intitolato a *San Francesco della Scarpa,* sembra a motivo delle scarpe che i conventuali furono tra i primi a sostituire ai classici sandali francescani. Sebbene duraduramente provato dal tempo, e più dai terremoti del 1692 e del 1694, conserva tuttora un bel chiostro dai graziosi archetti bifori d'un tardo gotico, a colonnine binate, che è forse la cosa più notevole di Muro e meriterebbe che opportuni e sapienti restauri gli rendessero la sua integrità liberando dai pilastri e dai muri di rinforzo le colonnine che certo vi sono rimaste incastrate dentro.

Un altro convento, dei Cappuccini questo, è

MURO LUCANO CON LA TERRAZZA DEL CASTELLO.

MURO LUCANO - UNA SCALA DEL CASTELLO.

ancora più in alto. Fondato sulla fine del Cinquecento, non ha più nulla di notevole, tranne un coro settecentesco di fra Giovanni Battista da Muro e un altare marmoreo della stessa epoca, dono di papa Benedetto XIII, che era un Orsini di Gravina. Lo stesso dicasi del convento delle Clarisse, fondato nel 1605, distrutto nel 1694 e riedificato in più tempi.

Storicamente l'edificio più importante è il Castello. Ma dopo il terremoto distruttore del 1694 e i rifacimenti eseguiti dai vari proprietari che dal 1830 in poi sono succeduti agli Orsini (ultimo il comm. Luigi Pistolese, che vi esercita oggi una cordiale ospitalità tutta lucana) non è altro che un palazzone irregolare senza interesse artistico. Irregolare doveva essere del resto sin dalle origini, perchè quel che rimane di vetusto dimostra che la costruzione subiva i capricci della roccia, di cui si era voluta utilizzare la formidabile resistenza. Della parte antica rimangono due torrioni cilindrici ritenuti di costruzione prenormanna (VIII o IX secolo), alcune cortine e una scala interna parzialmente ricavata nella roccia. Uno di quei torrioni termina oggi in una deliziosa terrazza cinta da arcate, da cui si gode una vista stupenda sulla città sottostante e sull'intera vallata.

Prima che l'abbattesse il terremoto del 1694 c'era nel Castello il cosiddetto *appartamento della Regina*, in cui — secondo la tradizione — sarebbe stata uccisa Giovanna I d'Angiò, regina di Napoli. Fondate ragioni, del resto, hanno indotto storici anche recenti ad ammettere che proprio nel Castello di Muro, nel maggio o, secondo alcuni, nel luglio 1382, la figlia del magnifico Carlo di Calabria, la nipote di Roberto il Saggio, dopo tre mesi di prigionia fu fatta perire, soffocata come Desdemona sotto guanciali di piume, per ordine di Carlo di Durazzo, mentre il quarto marito di lei, Ottone di Brunswick, veniva rinchiuso nel vicino Castello di San Fele. Da Muro la povera salma fu poi portata, a dorso di mulo, a Napoli, per essere esposta in Santa Chiara, il tempio illustre per le grandiose tombe dei suoi avi, ma dove di lei sola il destino ha voluto che non rimanesse sepoltura.

Un ricordo del dramma angioino si vuol ritrovare da alcuni storici in uno strano quadro della vicina cattedrale.

La cattedrale, dedicata all'Assunta, è un misero edificio che per colpa di terremoti ed incendi ha perduto quasi tutto quel che aveva di pregevole e di antico. Ricostruita più volte alla meglio, fu ingrandita e rimodernata sotto il vescovo Raffaele Capone (1884-88) dall' ing. Filippo Giordano e affrescata dal pittore Giuseppe Avallone. Di antico, specialmente dopo l'incendio del 10 giugno 1893 prodotto da un fulmine che penetrò nella sagrestia, non restano che il « quadro della Regina Giovanna » e la sedia episcopale.

Il quadro, malamente restaurato nel 1852 da Achille Castellano, non ha nessun interesse artistico, ma è assai importante dal lato storico. È come diviso in due parti: in alto la Vergine del Rosario con S. Domenico e S. Caterina, in basso una serie di otto personaggi, indubbiamente reali, tra cui un papa, un re, un vescovo e una regina. Chi vogliono essere? Comunemente oggi si identificano il papa nell'antipapa Clemente VII, il vescovo in Antonio vescovo di Muro e seguace dell'antipapa, il re e la regina in Ottone di Brunswick e Giovanna I, che di Clemente VII furono appunto, com'è noto, ardenti sostenitori. Saremmo dunque in presenza di un quadro scismatico, dipinto, secondo lo Schulz,

quand'era ancora in vita Giovanna I, probabilmente intorno al 1380; secondo altri invece (e fra essi lo storico locale Martuscelli) dopo la triste fine della regina e per rivendicarne la memoria. Esiste per l'appunto una bolla, datata da Avignone nel luglio 1386, dell'antipapa al detto vescovo Antonio, in cui si dà al vicino Buccino (dove sembra che il vescovo si fosse rifugiato) la dignità episcopale, togliendola a Muro, che era stata contaminata dall'uccisione di Giovanna I, « la quale quasi figlia della benedizione, corroborata dall'Altissimo nella virtù della costanza, persistendo nella devozione per Noi e per la Chiesa medesima, reggeva il regno stesso nella serenità della pace ».

Lavoro di rara finezza artistica, è la sedia episcopale. Il suo autore non sembra noto, ma doveva essere certo educato in quei centri dell'Italia centrale in cui non era ancora spenta la tradizione dell'arte decorativa del Rinascimento. Forse era uno di quei monaci che venivano perfezionando allora l'arte dell'intaglio. È di noce intagliata, con una fitta decorazione di foglie, fiori, frutta, uccelli, farfalle e orsi. L'orso è l'impresa araldica del vescovo a cui la sedia si deve, Clemente Confetti da Narni, secondo che risulta, del resto, da una scritta datata che è nella parte inferiore della spalliera: *Clemens - Confettus - Narnien. epis - Murensis. 1631.*

MURO LUCANO - SEDIA EPISCOPALE.

Lo stemma completo, ornato del cappello episcopale, è più su: un orso ritto che regge con le zampe un vaso colmo di confetti. Due orsi scolpiti nella stessa attitudine servono poi a reggere i bracciuoli; sui due pilastrini laterali sono scolpiti degli angeli con le varie insegne episcopali; e finalmente la lunetta superiore rappresenta la scena dell'Assunzione ed è fiancheggiata da due statuette di Sant'Ambrogio e S. Agostino.

I tre sgabelli degli assistenti sono posteriori d'un ventennio, perchè furono ordinati dal vescovo Ascanio Ugolini (1652-60). L'artista si è voluto ispirare nei suoi motivi decorativi a quelli della sedia, ma non ne ha raggiunto la finezza di disegno nè la perfezione d'intaglio.

Il baldacchino con cui si completa il trono pontificale fu invece donato, a richiesta del vescovo Domenico Antonio Manfredi, nel 1725 da papa Benedetto XIII, che — come s'è ricordato — era dei conti di Muro. È alto un cinque metri e ornato di foglie e festoni, con lo stemma Orsini retto da due puttini. Il cappello cardinalizio che copre lo stemma sta ad indicare che forse l'Orsini l'aveva fatto fare per sè quand'era arcivescovo di Benevento e che non aveva fatto in tempo nemmeno a rinnovarlo per l'improvvisa assunzione alla tiara.

Uscendo dalla cattedrale, si trova, nel piazzale davanti e addossato alla roccia, il monumento ad un santo locale, il redentorista S. Gerardo Majella (1726-55), opera dello scultore Vincenzo Catello (1905), e poi l'episcopio. Questo non merita nemmeno il nome di palazzo, essendo esso povero come il vescovato medesimo, che comprende oltre Muro appena otto paesini, due dei quali in provincia di Salerno (Ricigliano e Romagnano). Di antico c'è un solo ricordo, curioso più che notevole, ed è una lapide con un'iscrizione in versi «leonini» che risale al terzo vescovo di Muro: *Non adeat postem qui se cognoverit hostem — quod scriptura tegit gaudinus episcopus egit — nobilibus turbis canusine natus ab urbe. 1100.* (A un dipresso: « Non passi l'uscio chi sa di essere nemico. Quel che è coperto dallo scritto lo fece il vescovo Gaudino nato dai nobili Turbi della città di Canosa. 1100 »).

Poco discosto si ammira l'orrido veramente spettacoloso di un burrone che doveva essere la più sicura difesa di Muro, potendosi arrampicare per le sue sponde a malapena le capre. L'attraversa il Ponte delle Ripe, ardito ponte otto volte secolare, su cui una volta si leggeva, in due pezzi e parzialmente mutila,

un'iscrizione latina così interpretata dai dotti: « *Il protomaestro Ingo, Giobbe di cognome Cito, e Giobbe Musaneri cittadini di Melfi fecero quest'opera - Ottone prete sulla strettissima valle costruì il ponte nell'anno del Signore millecento....* ». Il ponte oggi è abbandonato per un altro più moderno, che rende più comode le comunicazioni col fiorente sobborgo di Capitignano, ripopolato da « americani », cioè da emigrati reduci d'America, e noto per l'antica chiesa di S. Maria delle Grazie. È questa una chiesa rustica a tre navate. Le due laterali sono molto più strette e più basse della centrale, da cui le dividono cinque archi a tutto sesto, poggiati su pilastri semplici. La forma architettonica e una piccola iscrizione in corsivo trovata in un muro di rivestimento (*Hoc opus egregie positum doctus Sarolus fecit*) ci riportano ad una scuola artistica del Vùlture, che il Lenormant riteneva di derivazione normanna, mentre lo Schulz (seguito poi dal Fortunato e dallo stesso francese Bertaux) ne rivendicò l'originalità modesta ma tutta italiana. Quel Sarolo o Sarlo da Muro, infatti, figura autore altresì, col fratello Ruggero « ed altri maestri della città di Muro », della chiesa di S. Maria di Pierno (1189-97), e — da solo — del campanile della cattedrale di Rapolla (1209) e di due grandi bassorilievi della stessa; ed a lui o alla sua scuola è da attribuire fors'anche la chiesa di S. Michele a Potenza.

L'interesse della graziosa chiesa campestre di Capitignano è accresciuto da alcune sculture romane incastrate all'esterno e da un'epigrafe murata in una parete dell'annessa sagrestia. Quegli avanzi hanno fatto pensare all'esistenza d'un tempio pagano; e anzi c'è stato qualche erudito che, mutando arbitrariamente Capitignano in Capodigiano e facendo derivare questa parola da *Caput Jani*, ha fantasticato addirittura di un tempio in cui sarebbe stata conservata.... la testa di Giano. In realtà, secondo il Flechia, Capitignano dovette derivare da un gentilizio *Capitinius*, nome del possessore di quel terreno.

MURO LUCANO - IL PONTE DELLE RIPE (SEC. XII).

Il che non toglie tuttavia che quivi stesso o lì vicino dovesse sorgere un tempio pagano. Oltre alle sculture romane di Capitignano, altre, probabilmente della stessa epoca, si trovano presso la chiesetta campestre di S. Maria di Loreto, là dov'era il casale medievale di Gauzano. E quanto ad iscrizioni latine, il Mommsen ne registra dieci provenienti da Muro, oltre quella di Capitignano.

A breve distanza da ricordi di così cospicua antichità si trova ora una delle espressioni più vive del progresso moderno: il lago artificiale. Intorno a Muro, come in tutta Italia, il vecchio e il nuovo s'incontrano e armonicamente si fondono; ed è nostro orgoglio vedere come anche i luoghi meno noti e un tempo più abbandonati della Patria nostra si presentino ormai generalmente così, con una impronta di antica nobiltà e un rigoglio di opere rinnovatrici.

GIUSEPPE A. ANDRIULLI.

Fotografie dell'Autore.

FESTE E TRADIZIONI FIORENTINE

LA "FESTA DEL GRILLO"

Per meglio comprendere come sorse questa festa tradizionale, oramai divenuta famosa in tutto il mondo, bisogna immaginare la zona, ove sorge ora il parco delle Cascine, nella sua conformazione originaria: vasta estensione di prati fertilissimi, molto adatti alla pastura delle mucche, delimitata da una parte dall'Arno e dal Mugnone, e dall'altra dai fossi delle Molina e Macinante. Questo terreno, tutto circondato dall'acqua, ebbe in addietro il nome di Cascine dell'Isola, ma lo si sarebbe potuto chiamare più propriamente Isola delle Cascine.

Com'è noto, « cascina » significa letteralmente « luogo dove si tengono le vacche e dove si fabbrica il burro e il formaggio »; e a tale destinazione questa località alle porte di Firenze fu ridotta prima dal Duca Alessandro de' Medici, quindi, e ancor più, da Cosimo I, che ne accrebbe l'estensione e ne fece una tenuta agricola di prim'ordine, importandovi numeroso bestiame da latte.

Era quello il tempo, in cui la pappa con l'aglio imperava su tutte le tavole: il sistema di far colazione col latte era un privilegio dei soli signori, e la vendita del latte e dei latticini procurava, ai pochi proprietari terrieri che praticavano questa industria, dei redditi considerevoli.

Ma presto questo cibo divenne di gusto comune, e, all'infuori degli artigiani che preferivano il pane con la cipolla, resa più digeribile da un buon bicchiere di vino, in tutte le famiglie si generalizzò l'uso del latte. E così pure si estese nelle campagne fiorentine l'allevamento delle mucche, dimodochè i Medici credettero conveniente a un certo momento, di trasformare la loro tenuta agricola, mediante opportune piantagioni di alberi, in una splendida riserva. Infatti ancor oggi verso l'«Indiano» si nota un bosco foltissimo, che doveva essere molto adatto alla nidificazione di selvaggina di ogni genere, e qua e là alcuni tratti di selvatico si alternano ancora con viali e aiuole.

(*fot. E. Biagini*)

GRILLI IN GABBIA... E FUORI.

⁂

L'origine vera della festa del grillo non è ben nota: i cronisti dell'epoca non ne fanno alcun cenno e così pure i diaristi, che bensì annotarono con abbondanza di particolari degli avvenimenti e festeggiamenti fiorentini anche di assai minore importanza.

L'origine più probabile è forse da ricercarsi in qualche ordinanza di carattere agricolo — di cui è andata smarrita ogni traccia — che doveva invitare i coloni a una sistematica distruzione di questi insetti nocivi alle coltivazioni. Nel « Diario » del Lapini è infatti ricordata una caccia ai grilli, che si erano riprodotti in gran numero e che devastavano tutta la campagna, praticatasi presso il paese dell'Impruneta, a pochi chilometri da Firenze, caccia a cui prese parte, in

(Fot. Bragini)
LA FOLLA AL PIAZZALE DEL RE ALLE CASCINE NEL GIORNO DELL'ASCENSIONE.

quell'estate del 1582 una moltitudine di varie migliaia di persone.

La trasformazione della caccia ai grilli in festa popolare deve però ritenersi avvenuta in epoca non troppo lontana, quando cioè le Cascine divennero un parco abbellito da viali, vasche e fontane, che si alternavano con ameni boschetti dall'ombra ristoratrice.

Certamente questa festa si riconnette anche alla celebrazione del Calendimaggio, indetta da Lorenzo il Magnifico, ai bei tempi in cui i più celebri artisti e letterati gareggiavano nel dare splendore d'arte a quelle manifestazioni tipicamente fiorentine.

« Maggiolate » si chiamavano le poesie cantate pubblicamente durante tutto il mese, e « Majo » o « Maggio » era detto quel ramo che si appendeva alla finestra o alla porta della fanciulla amata, il « gonfalon selvaggio » della più tipica di quelle canzoni dovute ad Agnolo Poliziano. E se la festa del Calendimaggio era l'apoteosi della primavera, dobbiamo ammettere che una qualche analogia debba sussistere con la festa del grillo, che altro non deve considerarsi, in fin dei conti, se non un pretesto per darsi spasso e fare un po' di baldoria all'aria aperta.

L'usanza di « levare il grillo » non deve credersi che sia prettamente fiorentina, perchè feste analoghe esistono anche altrove, come in Umbria, nell'Orvietano e nel Veronese, dov'è pure l'uso di togliere dai campi il grillo, detto colà «cricco moro».

In certi paesi dell'Africa i grilli sono ancora oggetto di commercio: si allevano in gabbiette, come facciamo noi per i canarini, e si vendono agli abitanti delle città, che amano sentire il loro canto d'amore (il canto del grillo altro non è che il richiamo del maschio alla femmina), giacchè pare che questo canto concilii loro il sonno. Anche la Spagna ha una sua propria festa del grillo.

La festa dell'Ascensione durante il regime granducale lorenese cominciava la mattina assai presto, e vi partecipava molta folla. Di buon'ora sulla collina di Monte Oliveto, che dalla parte opposta dell'Arno domina il parco delle Cascine, compariva la processione, e da un poggiolo veniva data la benedizione alla città sottostante. La popolazione, che gremiva gli argini lungo l'Arno e i prati circostanti, s'inginocchiava devotamente, e poi, terminata la funzione, si dava a far baldoria.

Nel pomeriggio il Granduca con tutta la Corte si recava nell'ombroso Parco, in berlina di gala, preceduto da una compagnia di granatieri, e al Palazzo delle Cascine venivano offerti agli invitati abbondanti rinfreschi, con-

sistenti in « sorbetti e acque acconce », mentre il pubblico, che si era accontentato di vedere il « corso », se ne tornava poi lietamente in città.

⁂

In principio, la festa del grillo dovette essere poco più di una giterella per gli ombrosi viali dei prati, dove i fiorentini avevano l'abitudine di recarsi in piccole brigate a far colazione al fresco, a darsi bel tempo e a levare il grillo davvero. Allora i divertimenti delle famiglie consistevano in una passeggiata e nella relativa merenda: e il corteo dei pronipoti di Dante era formato da gruppi di mamme, di babbi e di bambini a intere nidiate, e il bagaglio era rappresentato da fiaschi di vino generoso e da colazioni appetitose, che gonfiavano le sporte e quasi pareva dovessero sgusciarne via ad ogni istante.

(*fot. E. Biagini*)

LA « TANCIA »: IL BALLETTO DEI PESCATORI DATA IN OCCASIONE DELLA FESTA DEL GRILLO, AL TEATRO ROMANO DI FIESOLE.

Poi i gusti si sono complicati, e pian piano, un po' per merito di certi organizzatori intraprendenti, e un po' per le nuove esigenze del pubblico, alla passeggiata originaria si sono intrecciate cento altre attrattive, costituite da spettacoli ginnici, da corse di veicoli fioriti, da balli all'aperto, da fanfare e da orchestre di chitarre e di mandolini; cosicchè la festa del grillo è diventata una baraonda di ogni genere, una fiera quasi carnevalesca, un orgiastico tumulto di gente, di automobili, di carrozze, di biciclette, un vortice di allegria, di spintoni, di polvere e di sole: soprattutto di sole, che nella ricorrenza è più tradizionale ancora dello stesso grillo. E non manca neanche l'appendice dei panini imbottiti, e delle paste asciutte abbondantemente inaffiate con autentico Chianti, gustato nelle piccole trattorie d'occasione, appiattate tra gli alberi fronzuti dei viali o dei boschetti, dove stazionano, offrendosi all'ammirazione del pubblico, quei monumentali e caratteristici barrocci toscani con più di dieci ordini di fiaschi sovrapposti, che pare si reggano per un miracolo di equilibrio.

Il grillo di solito viene catturato vari giorni prima da certi specialisti in questo singolare allevamento, i quali il più delle volte sono anche costruttori delle gabbiette, in cui l'animaletto verrà presentato poi ai piccoli clienti: famoso tra tutti un rivenditore di giornali, Pergento, che per tutto l'anno non fa che costruire gabbie da grilli ed è stato perciò soprannominato il « papà dei grilli ». Ma il grillo serve oramai soltanto da vecchio emblema, ed è forse l'unico a non partecipare all'alle-

(*fot. E. Biagini*)

IL CARATTERISTICO BARROCCIO TOSCANO CON UNA IMPALCATURA DI FIASCHI (TOSCANELLI) DI VERO CHIANTI, PORTATO IN CORTEO PEI VIALI DELLE CASCINE.

gria della festa data in suo onore, imprigio- nato com'è nella casetta di steli di saggina o in quella più ricercata e lucente, di filo d'ottone e di legno colorato.

(*fot. E. Biagini*)

I VENDITORI DI GRILLI.

Per i fiorentini pare che soltanto dal giorno dell' Ascensione incominci la primavera. Infatti soltanto allora tutti quanti, dal più vecchio al più giovane, si accorgono del verde novello dei prati, dell' azzurro più vivo del cielo, del gorgheggio d'amore degli uccelli, del mormorio dell'Arno gonfio di acque, e infine dello stridere dei grilli che chiamano alla scampagnata delle Cascine. E ad inviti così pressanti e irresistibili i fiorentini non sanno rispondere di no.

Così accade che la mattina dell'Ascensione, alle prime luci dell'alba, in tutte le case della Città del Giglio si

(fot. E. Biagini)

LA FOLLA DEI COMMENSALI ALL'APERTO NEI PRATI DEL PIAZZALE DEL RE ALLE CASCINE.

stia preparando una brigata più o meno numerosa, che scende presto in istrada, e i cui componenti, tenendosi a braccetto e cantando lietamente, prendono la via dell'Arno.

Le campane sciolgono nell'aria, ancora soffusa di uno stupore di sogno, il loro inno sonoro: la solennità religiosa e la festa della natura si confondono insieme, e tutti gli animi sono vinti da una dolce commozione. Una lievissima nebbia attutisce sul mattino il tepido sole nascente, e un velo di raccoglimento attenua ancora l'erompere della letizia dai cuori.

I bambini però ad ogni soffio di aria frizzante si svegliano sempre più e si fanno ognor più agili e vispi: alcuni portano già con sè la minuscola gabbia, dove chiuderanno tra breve il grillo appena raccolto dalla soffice erbetta; altri preferiscono comperarlo subito dai rivenditori che si parano loro davanti fino dall'ingresso delle Cascine, con i loro caratteristici gridi: « Io ce l'ho i' ggrillo canterino! ». « Questo è proprio un Caruso! », « Canterino, canterino i' ggrillo! ».

Più tardi, quando le gemme della rugiada

(fot. E. Biagini)

VENDITRICE DI PALLONI ALLA « FESTA DEL GRILLO » ALLE CASCINE DI FIRENZE.

(*fot. E. Biagini*)

VENDITORE DI GRILLI.

sono state assorbite dai vividi raggi del sole, i prati e i boschetti delle Cascine si trasformano improvvisamente, formando un quadro quant'altri mai suggestivo. Il verde vivace è rotto a tratti da bianchi rettangoli di tovaglie, in una festa di cartocci multicolori, e da padiglioni e da mense improvvisate: e l'allegria erompe dalle diverse brigate che, mangiando e bevendo, si rimandano rimbrotti e stornelli, con scambi di cortesie e di motteggi da una parte e dall'altra.

Anche i rivenditori di gabbiette e di grilli mangiano oramai un boccone, e non tardano, come i loro fortunati clienti, a sdraiarsi sulla tenera erba del prato per godersi un po' di meritato riposo, dopo la levataccia antelucana che hanno dovuto fare per apparecchiarsi alla festa con tutto l'equipaggiamento del caso.

E a poco a poco anche gli altri gridi e i rumori si tacciono nel torpore meridiano dell'ora e della siesta: s'eleva soltanto qua e colà, a tratti, flebile e nostalgico, il monotono « cri cri » dei grilli chiusi nelle gabbie, che paiono piangere e lamentarsi che questi benedetti uomini, non avendo abbastanza grilli per la testa, pensino a procurarsene anche degli altri — vivi e veri — per guarnirsene la casa.

ERMANNO BIAGINI.

(fot. R. Sevardi)

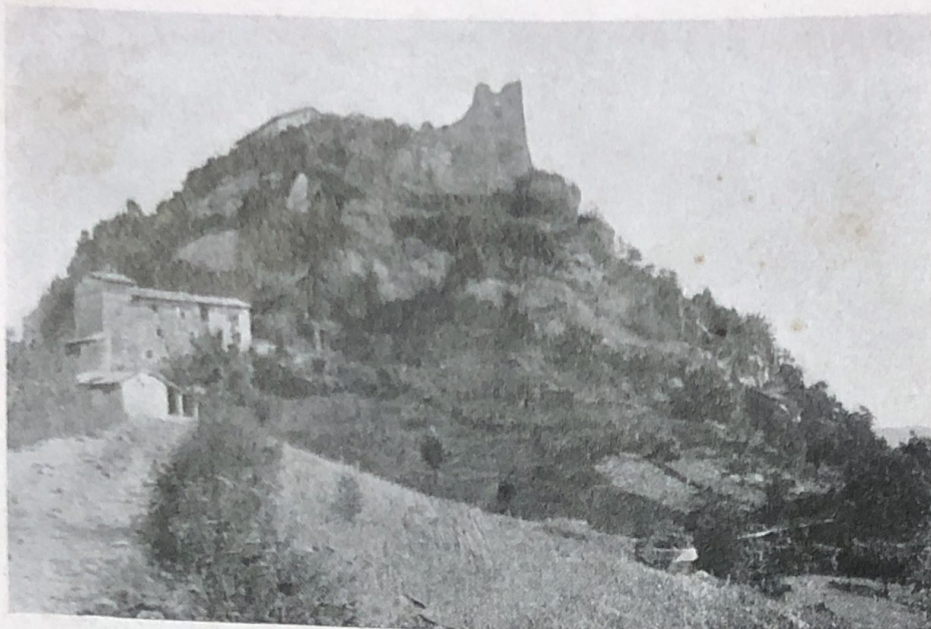
TORRE DI FELINA E, NEL FONDO, LA PIETRA.

BISMANTOVA DI DANTE

Era ben arduo e difficile viaggio, nel primo medioevo, portarsi dal vasto pian lombardo fin verso Roma. Pianure malsane, montagne disabitate e scoscese, spesse e misteriose foreste si succedevano per via, al lento procedere del pellegrino. Fra il silenzio desolato e gli orrori delle valli abbandonate al dilagare delle orde barbariche, restavano, unica guida, i tracciati delle vecchie strade militari romane: tracciati ormai consunti, ma che recavano ancora l'impronta e il conforto della passata vita civile.

Di questi viaggi si parla, nella scarsa letteratura del tempo, come di una fatica immane e di un pericolo mortale. Col tempo, si trovano più spesso tracce di luoghi frequentati, anche nella montagna. Fin dall'epoca dell'impero, nei posti più erti e naturalmente difesi, erano sorti qua e là dei *castelli,* luoghi fortificati: qualche cosa di mezzo fra i *castra,* l'accampamento militare romano, e il *castrum* medioevale. Non si trattava di veri e proprii edifici, composti di più corpi di fabbrica: erano recinti ben poco dissimili da quelli che Cesare descrive nella *Guerra gallica,* fuori che per la maggior difesa che veniva loro offerta dalla natura dei luoghi. Campi cintati, in posizione elevata perchè dominassero le vie; entro i quali le popolazioni italiche si difendevano dalla ferocia delle irruzioni nemiche. Il lungo permanere del pericolo, costringendo i fuggiaschi a render stabile la loro dimora, finivano col crearsi le caratteristiche del *castrum:* umili e rozzi rifugi, scavati spesso nel sasso, e torri di vedetta, e la chiesuola, e le cisterne, e i magazzini; il tutto accuratamente difeso da uno o più muri di cinta.

Di uno di questi rifugi militari abbiamo notizie fin dal secolo VII: il *castron Bisimanto,* il luogo fortificato (*froúrion*) di Bismantova, che sorgeva lungo una delle vie più battute dell'Appennino tosco-emiliano. Il Mercati, che

(*fot. R. Sevardi*)

IL CASTELLO DI CANOSSA, NEL LATO SUD CHE SI SCORGE DALLA PIETRA.

pose in luce questa notizia (1), la desunse da Giorgio Ciprio, che fra il 602 e il 610 descrisse i luoghi ancora in possesso dei Bizantini al tempo dell'imperatore Foca; e giustamente induce che fosse da essi occupato nella lotta contro i Longobardi, i quali mettevano più solido piede nella pianura emiliana. La voce popolare, che faceva di Bismantova un luogo di rifugio dei Reggiani al tempo delle invasioni barbariche, è dunque confermata da questo antico testo greco: così come era noto dallo storico Giona da Susa, che accompagnava il terzo presule di Bobbio, San Bertulfo, di ritorno da Roma, che l'abate si ammalò vicino al *castrum* di Bismantova, e che le febbri fortissime fecero temere per la sua vita.

Ma la qualifica di *Castrum* dato a Bismantova cessa tre secoli dopo. Diplomi di Ottone I la chiamano « locus Bismanti »; nel secolo XI è detta « Pietra » (*peetra*); « Saxum » la chiama nel 1267 fra Salimbene da Parma; e Dante la nomina col suo solo nome

> Mòntasi su Bismantova in cacume
> con esso i piè....

versi che affaticano da secoli i commentatori, più ancora che la salita alla Pietra stanchi gli alpinisti irrequieti.

* * *

Meravigliosa rupe di Bismantova! Se, lasciando le ravviate colline del reggiano, t'inerpichi per le più aspre salite delle valli di Secchia e d'Enza, sia che tu segua la stretta via intagliata nel sasso che conduce dallo scosceso ciglione dell'Enza, fra verdi boschi e rosate chiesette, a Castelnuovo, o che tu attraversi gli stupendi castagneti di Marola, fiancheggiando poi la torre rotonda e glabra di Felino, o che ti affatichi le gambe per l'antica via romana che segue il monte di Valestra e l'Antognano, in precipite pendio sul Secchia fino al castello delle Carpinete matildiche, da tutti i lati s'affaccia sempre indimenticabile l'aspetto dantesco della celebre rupe. Uno scienziato livornese, spento nel fior degli anni, Cesare Bertagnini, vi salì quando accompagnava il celebre battaglione universitario toscano alla gloria di Curtatone

(*fot. R. Sevardi*)

LE CARPINETE, DAL SENTIERO MATILDICO.

(1) Cfr. MERCATI ANGELO, *Castrum Bismantum*, in *Studi in onore di N. Campanini*. - Reggio E. 1921, p. 51 sg.

(*fot. R. Sevardi*)

LA RUPE, DAL LATO NORD-EST.

e di Montanara; e ci narra nelle sue lettere che Bismantova gli era apparsa, da lontano, come un immenso tronco di quercia tagliato quasi alla radice; e che rimase poi stupefatto per la ciclopica dimensione del masso, notevole per fenomeni geologici. Capì allora come Dante potesse « concepire tanto sublimi concetti se veniva ad ispirarsi in questi luoghi ».

Infatti, è come un bastione isolato, una torre di giganti che troneggi in un'ampia distesa di cupo verde, cerchiandosi all'orizzonte di basse punte montane. Altre montagne hanno, com'essa, i fianchi a guisa di parete, il bianco squallore dei macigni cadenti a picco, la mole massiccia e quadrata; ma nessuna sorge in un isolamento completo, entro un immenso giro di prati verdeggianti e di boschi di querce cupe: mare di verde, reso alle volte grigio-azzurrino da un basso stendersi di nebbie. Ma chi desideri ammirare la grandezza dantesca della rupe, la guardi da oriente, stando al fondo della valle, in mezzo alla grande fiumana di sassi precipitati dalla montagna, e simili, come disse un poeta, ai ruderi di una città crollata. Son gli avanzi delle grandi frane che, in più secoli, ridussero la piattaforma del colossale masso di calcare arenoso dai primitivi duecento iugeri a poco più di duecentomila metri quadrati (1). Boschetti di querciuoli cedui o di pini crebbero poi tra i massi della grande ruina, agevolando la costruzione della mulattiera odierna, che dal lato di ponente conduce in facile salita alla sommità della rupe.

Ben più aspro e pericoloso, almeno nella parte superiore, è l'altro sentiero, che si attorce ai piedi del monte, costeggia paurosamente la parete meridionale, la più scoscesa, e a mezza strada passa vicino a un eremo quattrocentesco, costruito nelle cavità del sasso e vibrante a sera di un garrulo concento di campane. La stretta via, che finisce a sud-est in una straduccia rozza e scabrosa, sporge qua e là nel vuoto e s'insinua nel cavo della roccia, da cui scheggioni minacciosi impendono sul capo del viatore. S'identifica forse, almeno in parte, con quell'unico sentiero di accesso alla cima che in antico finiva a oriente, sotto una torre. Di là tre uomini soli potevano tener testa a qualsiasi numero di armati, e ce lo attesta anche Benvenuto da Imola, il più autorevole commentatore di Dante nel Trecento.

(1) Ciò che equivale ad una riduzione del 60 % circa.

***

La torre faceva parte di un fortilizio, di cui esistevano avanzi ancora nel 1868, quando un gruppo di alpinisti, guidati da un celebre archeologo e paletnologo, Gaetano Chierici, esplorò scientificamente la Pietra. « Gli avanzi del castello feudale » scrisse il Chierici « sono sul ciglio orientale della rupe; e il sito chiamasi tuttora il *Castelletto*. Fra loro si distingue la torre — che chiudeva a oriente il sentiero — la quale, per la sua positura.... per la costruzione perfetta dei suoi muri in pietre parallepipede cementate in calce, e per un singolare deposito di ceneri accumulate all'altezza di un metro sul suo fondo, commiste ad oggetti che si debbono riferire agli ultimi tempi dell'evo romano, deve giudicarsi opera di quell'età: costrutta probabilmente dai Romani stessi, a propugnacolo del forte luogo, in cui forse posero i primi presidî a frenare i Liguri perpetuamente rivoltosi ».

Oggi, anche di quelle poche vestigia, nulla più esiste. E pure il castello e la chiesa di Bismantova ebbero una lunga e notevole istoria. La rupe, col fortilizio, apparteneva anch'essa a quella gran Contessa di Toscana, Matilda, che riempiva ancora del suo nome e del suo ricordo mezza Italia ai tempi di Dante; più tardi, fu perpetua ragione di lotte tra le fazioni della città di Reggio e i feudatari del contado; primi fra essi i Signori di Dallo, un ramo dei quali aveva il nome di *Nobili di Bismantova*.

Era singolare il destino del formidabile fortilizio. Quando, in Reggio, una delle fazioni in lotta aveva il sopravvento e cacciava l'altra di città, i fuorusciti si vendicavano impadronendosi di Bismantova e di là organizzando razzie in tutte le terre fedeli all'altra fazione. Donde la dura necessità di espugnare la rupe.

Ai primi del Duecento, Bismantova è immischiata ad una guerra oscura: quella detta « della scopa ». I nobili schernivano i popolani con nomignolo di « mazzaperlini » (schiaccia parassiti: operazione ineffabile, che le leggi del tempo attestano si usasse fare anche in chiesa): ma i popolani se ne vendicarono cacciandoli di città « a colpi di scopa » e battezzandoli appunto per « scopazzati ». La guerra si portò nel contado: i nobili facevano scorrerie anche contro la città, specialmente da Bismantova; e il podestà, Guido Lambertini, bolognese, per salvare Reggio dalle loro prepotenze (il sangue di un popolano veniva da essi riscattato per il prezzo di dieci lire imperiali) dovette accingersi alla espugnazione di Bismantova, che probabilmente cadde di sorpresa. La sua gloria fu eternata nella Porta della città detta di San Gosmerio (e più tardi di S. Croce): « Bismantuam cepit ». E, pochi decenni più tardi, è il celebre Salimbene da Parma che ci narra come Bismantova fosse presa più volte; ma i Reggiani, per riuscire all'intento, ebbero bisogno degli aiuti di Bologna, Parma e Modena.

UN TRATTO DELL'ANTICO [illegible] (Fot. F. [illegible]vardi)

***

Che la rocca fosse sempre espugnata di sorpresa e di notte — « a tradimento » come allora si diceva — ci testimonia appunto il trasporto della chiesa che sorgeva, nei primi secoli dopo il mille, sul pianoro della Pietra, accanto al *Castrum;* ed era dedicata a S. Maria. Nè si creda avesse poca importanza: ne di-

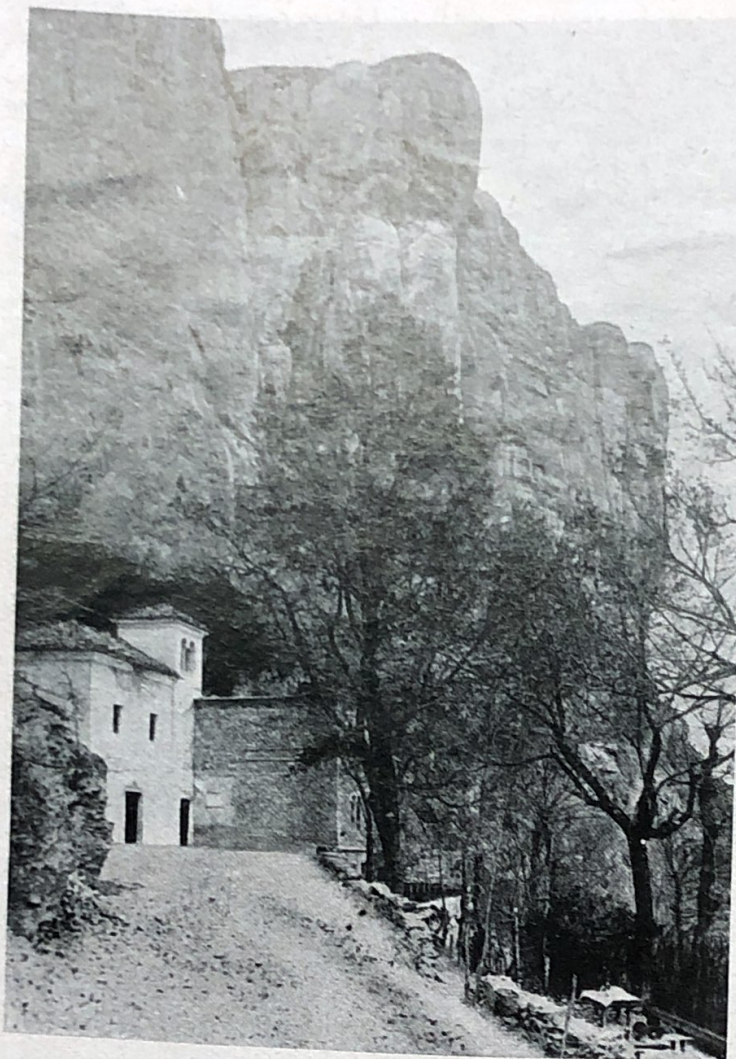
(*fot. R. Sevardi*)

LO SPRONE DI BISMANTOVA, A MEZZA COSTA, DAL SENTIERO.

pendevano cinquanta parrocchie, tantochè veniva chiamata « Vescovado della Montagna ». La pieve, vanto del luogo, era il maggior pericolo per il castello. Infatti, nel giorno della sagra annuale di Santa Maria e in altri giorni festivi, era costume dell'Appennino che i montanari convenissero sulla sommità del monte, in grande processione religiosa, portando attorno il simulacro della Vergine protettrice del luogo. Ora, l'accumularsi di troppa gente lassù, sul grande pianoro, rendeva facile qualunque colpo di mano sul castello feudale. Nè riesce difficile immaginare che le espugnazioni di quel secolo avvenissero tutte in giorni di festa, per parte di finti fedeli adunati attorno alla pieve. Così i signori del luogo, i Dallo, deliberarono di fabbricare una nuova chiesa nel piano, trasportandovi la sede religiosa dell'arcipretura. Sorge così, alla fine del Duecento, la nuova chiesa di Santa Maria, che più tardi verrà chiamata « de Campiliola » dal nome di un luogo vicino, per distinguerla dalla vecchia; ma che sul principio dovette necessariamente essere nominata da Bismantova, insieme coi borghi che attorno le sorsero. L'antica chiesa o fu distrutta, o era già in rovina fin dai primi anni del Trecento; e più non se ne parla. Si spiegherebbe così chiaramente la espressione voluta e precisa del sommo Poeta, che, in quei tempi, poteva e doveva nettamente distinguere il borgo e la chiesa di Bismantova dal pianoro del « cacume » su cui sorgeva, allora, ormai solo ed isolato, il castello. Avrebbe così ragione anche il buon Benvenuto da Imola, che dà degl'ignoranti a quelli che per « cacume » vanno a cercare un luogo distinto dalla Pietra, cioè « unum castellum altissimum » che non si sa dove sia. E l'unità vigorosa della espressione dantesca resta pienamente rivendicata.

⁂

Dante passò probabilmente per le valli dell'Appennino reggiano verso il 1306 risalendo « per cammin corto » la valle della Magra; o più tardi alla morte di Arrigo VII, quando Re Roberto dominava da Napoli su tre quarti della penisola.

La vita dell'esule poeta era ormai malsicura e difficile; come molti altri guelfi bianchi, egli, dalla Toscana, dovette emigrare nell'Italia superiore, ove i Visconti e gli Scaligeri mantenevano le posizioni acquistate col loro sapiente accorgimento.

(*fot. R. Sevardi*)
L'EREMO, SCAVATO NEL SASSO, A LEVANTE.

Passando vicino all'enorme masso, il poeta fu colpito dall' aspetto ciclopico di Bismantova. E vi salì. S'immagina il suo ascendere a stento, su dal borgo, per l'aspro sentiero, fino al pianoro meraviglioso che si presenta nell'aspetto di un prato immenso e ricco di fiori.

⁂

Anche oggi, contemplando Bismantova, ben più desolata e solitaria, viene spontanea la evocazione di un momento dantesco: quando il divino poeta, al terzo giorno del suo viaggio, lascia le paurose cavità dell'inferno, e, salendo faticosamente per un cammino nascosto della terra, torna alla vista del cielo.

Ancora è notte sul mondo; a oriente, fra l'azzurro, sorride il pianeta di Venere; a destra scintilla la Croce del Sud, nelle sue quattro stelle; e il silenzio regna ovunque, infinito. Ma poi l'alba vince le ombre mattutine; si conosce di lontano il tremolio di quel mare.

uomo che di tornar sia poscia esperto.
che mai non vide valicar sue acque

In quel momento, Dante e Virgilio si trovano ai piedi di un monte scosceso. La sommità è alta sì che l'occhio non arriva a discernerla; la costa si erge a guisa di parete; e quando, dopo lungo errare, i due poeti apprenderanno la via della salita, essi dovranno seguire un sentiero angusto erto affannoso, scavato nel macigno da forze sovrannaturali:

Noi salivam per entro il sasso rotto
e d'ogni parte ne stringea lo stremo
e piedi e man voleva il suol di sotto.

Questo monte scosceso, nudo, biancheggiante, simile ad un ciclopico bastione isolato nella pianura immensa, i due poeti lo scaleranno poi faticosamente. di balzo in balzo, fino alla sommità pianeggiante, ricca di verde, di fiori e di profumi, ombrata di selve e consolata da « un'aura dolce senza mutamento ». Lassù, Matelda, la bella donna del paradiso terrestre, va soletta cantando e cogliendo fior da fiore.

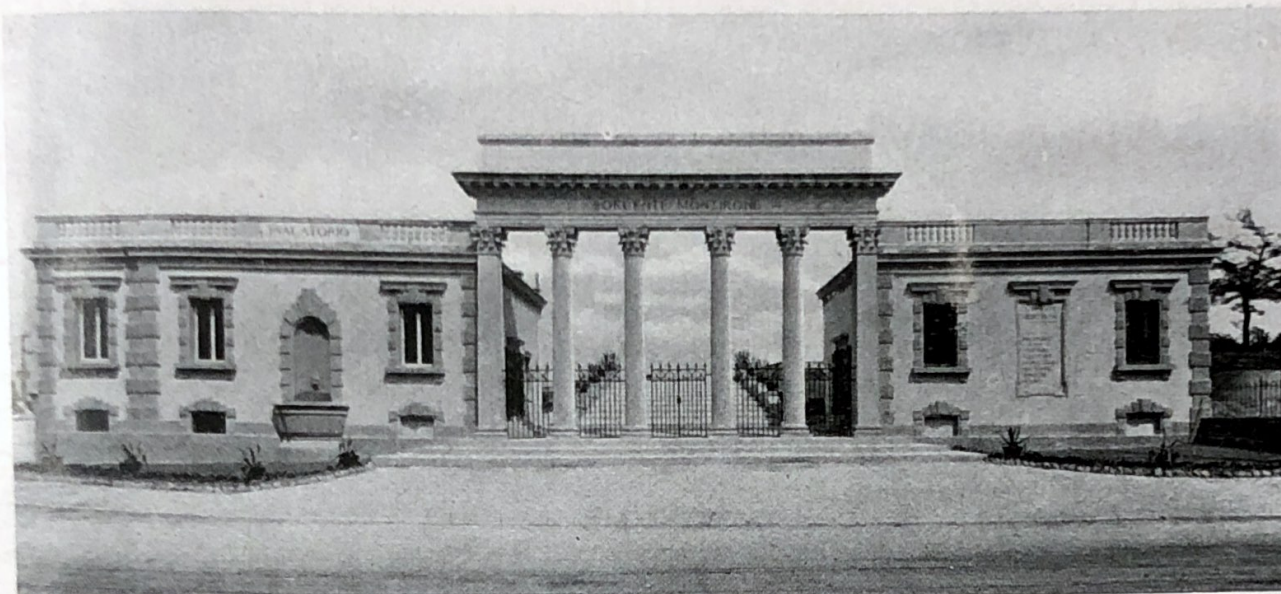
Ecco la montagna del Purgatorio; ed ecco (dice giustamente fra gli altri e meglio degli altri un dantista illustre, il Bertoldi) la rupe di Bismantova, « il monte che il poeta ebbe particolarmente innanzi a foggiarla ». Ambedue, paurose, isolate, salgono a guisa di parete, e la roccia è sì erta

che indarno vi sarian le gambe pronte;

ambedue hanno una sola via tortuosa e imprendibile, che porta alla fine in un'ampia e verdeggiante prateria. E lassù, ai tempi di Dante, esistevano ancora i fortilizi e il ricordo di quella eroina italiana di cui tutto il duecento ancora parla e si loda: Matelda.

Alla rupe il sommo poeta aggiunse poi i sette balzi, alla prateria sovrappose la selva, simile a quella « di molti gorgheggi e di mille fronde sonante » sul lido di Chiassi; « e così foggiò questa montagna ideale nel Purgatorio, che, come ogni bellezza d'arte, si compone di più bellezze che raramente o anche mai si trovano in natura congiunte » (1).

ALDO CERLINI.

(1) Le parole virgolate sono di ALFONSO BERTOLDI, « Il canto di Belacqua », in *Giornale Dantesco* XV, 6.

LA FACCIATA CLASSICA DEL NUOVO INALATORIO E LA SCALA MONUMENTALE D'ACCESSO ALLA SORGENTE MONTIRONE.

Abano-Terme e i suoi piacevoli dintorni

Il turista che da Padova procede alla volta di Bologna, poco lungi dalla città che la fama del gran santo lusitano ha fatto più illustre, vede alla sua destra un fumigar intenso e frequente, come di tanti piccoli incendi senza fiamme e senza scintille, come di una serie di focolari vulcanici in mite lenta continua eruzione.

Così si annunciano le terme euganee di Abano, d'antichissima celebrità, che in tempi remoti e in tempi recenti attrassero da ogni dove visitatori e malati, sia per ammirarvi questo singolare fenomeno naturale, sia per godere del piacevole luogo di soggiorno illeggiadrito dai placidi colli Euganei, sia per usufruire di questa cura che i medici d'ogni tempo dichiarano infallibile, persino miracolosa.

L'antichità di Abano si fa risalire nientedimeno che al mitico Ercole, il quale — pensate! — vi si sarebbe fermato a riposare con i suoi compagni, reduce dalle fatiche di Asia: il nome Abano (« *senza pena* », in greco) avrebbe la sua origine appunto da questo avvenimento. In tempi meno favolosi, nell'epoca romana, sulla collina di San Pietro Montagnón aprivasi in forma circolare l'ampio e profondo laghetto, le acque del quale servivano agli usi del principale stabilimento termale. Secondo il prof. Giuseppe Dalla Vedova, quel fondo del lago bollente, avvolto in una nube di fumo, dovette sembrare ai Romani idolatri un luogo molto opportuno per esporre alla vista dei visitatori, ed al sicuro da ogni furtivo attentato di mani rapaci, i doni votivi offerti alla divinità della fonte per indagare il futuro. Tiberio venne a gettare nella fonte d'Abano i dadi d'oro che con una cifra di buon augurio gli avevan vaticinato la futura dignità imperiale: e a lungo si ammirarono i dadi di Tiberio rimasti nel fondo del laghetto. C'è poi la tradizione, che noi qui riferiamo per coloro che amano le cose meravigliose, che dalla vetta del colle vicino ad Abano, Cornelio Augure, nel giorno stesso e nell'ora in cui si combatteva tra Pompeo e Cesare la decisiva pugna di Farsaglia, assistesse alle fasi dello scontro e ad un certo punto esclamasse: « Cesare ha vinto! ».

I bagni di Abano erano tanto rinomati al tempo dei Romani e le sue terme tanto frequentate durante la stagione estiva, che Claudiano cantava: *I tuoi miracoli, o Abano, danno la favella perfino ai muti!* La vita che quivi conducevano i bagnanti pare fosse un modello di costumatezza, a differenza di quel che avveniva in altre terme consimili. Pare infatti che a quei tempi la purezza dei costumi, specialmente delle donne padovane, fosse proverbiale. Plinio scriveva ad un amico: « Serrana Procula è esempio di castigatezza agli

UNA CURIOSA RAPPRESENTAZIONE SETTECENTESCA DELLA FAMOSA SORGENTE DI MONTIRONE.

stessi padovani, e tu conosci pure i costumi del luogo! ». E Marziale: « Tu potrai senza arrossire leggere le malizie dei miei versi, quand'anche tu fossi una zitella padovana! ». Si narra che dinanzi al portico dei bagni di Abano vi fossero giocolieri e danzatori, buffoni, declamatori e saltimbanchi. Cassiodoro lasciò la narrazione di un magnifico palazzo che a' suoi tempi sorgeva nel posto ora chiamato la *Montagnola di Montegrotte;* poco lungi erano le Terme pubbliche, col calidario, il tepidario, il bagno a vapore, la cella sudatoria e la piscina neroniana. Bagni grandiosi esistevano in tutta la zona che sta fra Montegrotto e San Piero Montagnon.

Le invasioni barbariche dissiparono anche lo splendore di queste terme celebrate. Il re dei Goti, Teodorico, volle tuttavia ripristinare gli agi di questo luogo; ma Agilulfo longobardo distrusse nuovamente le terme; le quali furono in parte ripristinate nel XIII secolo dal comune di Padova, cosicchè nel XIV erano ancora assai frequentate. Il nome di questo paese termale

FACCIATA ED AULA TERRENA DEL BAR DELL'HÔTEL OROLOGIO IN ABANO.

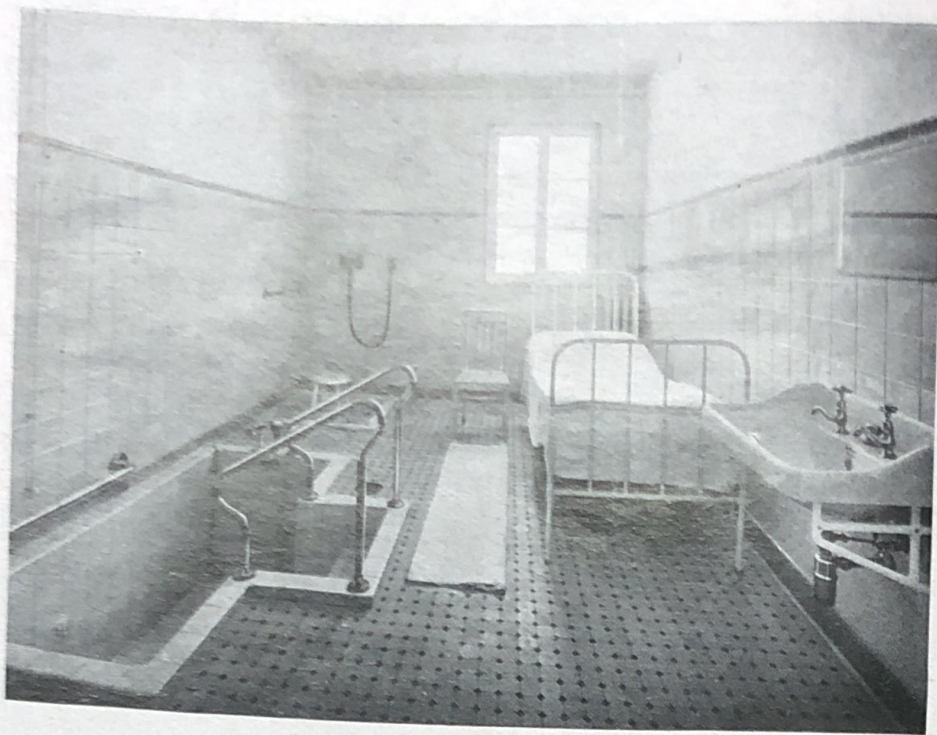
è poi legato, nel Medioevo, alla figura misteriosa di Piero d'Abano, medico e filosofo assai pregiato, la cui fama è affidata ad alcuni densi volumi che ci sono rimasti di lui e che attestano della sua scienza, della sua indipendenza di carattere, della sua eccezionale versatilità.

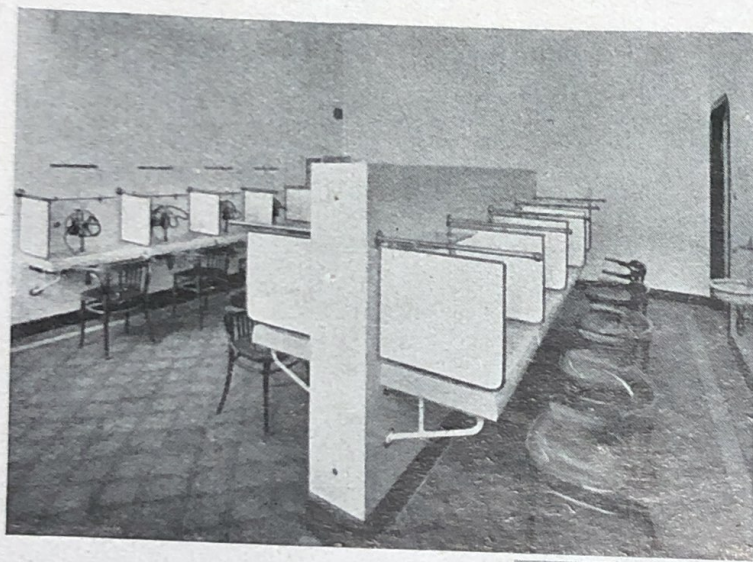
Ma bisognò arrivare ai nostri tempi perchè la fama e la comodità di Abano termale fossero nuo-

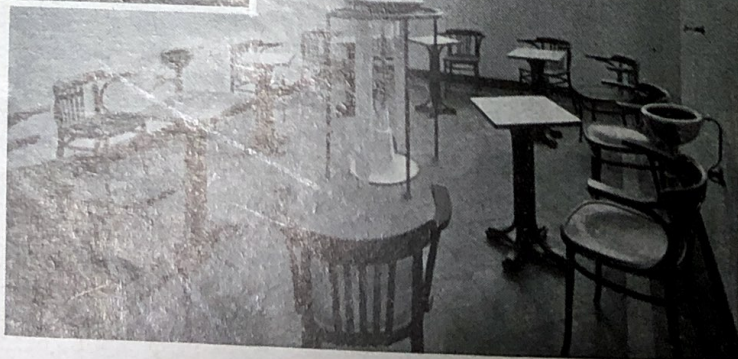
(*fot. Giacomelli, Venezia*)

I PARCHI DEGLI ALBERGHI, ASSIEME ALLA FRESCURA DELL'OMBRA, OFFRONO SVAGHI SPORTIVI NEGLI INTERMEZZI DELLA CURA.

(*fot. Giacomelli, Venezia*)

VASTISSIMI GIARDINI, CON IMPONENTI MASSE ARBORATE PERMETTONO UNA SANA PERMANENZA ALL'APERTO ED UN PIACEVOLE SOGGIORNO AI CURANTI.

MODERNE, CONFORTEVOLI, ELEGANTI STANZE DI CURA (ALBERGO TODESCHINI).

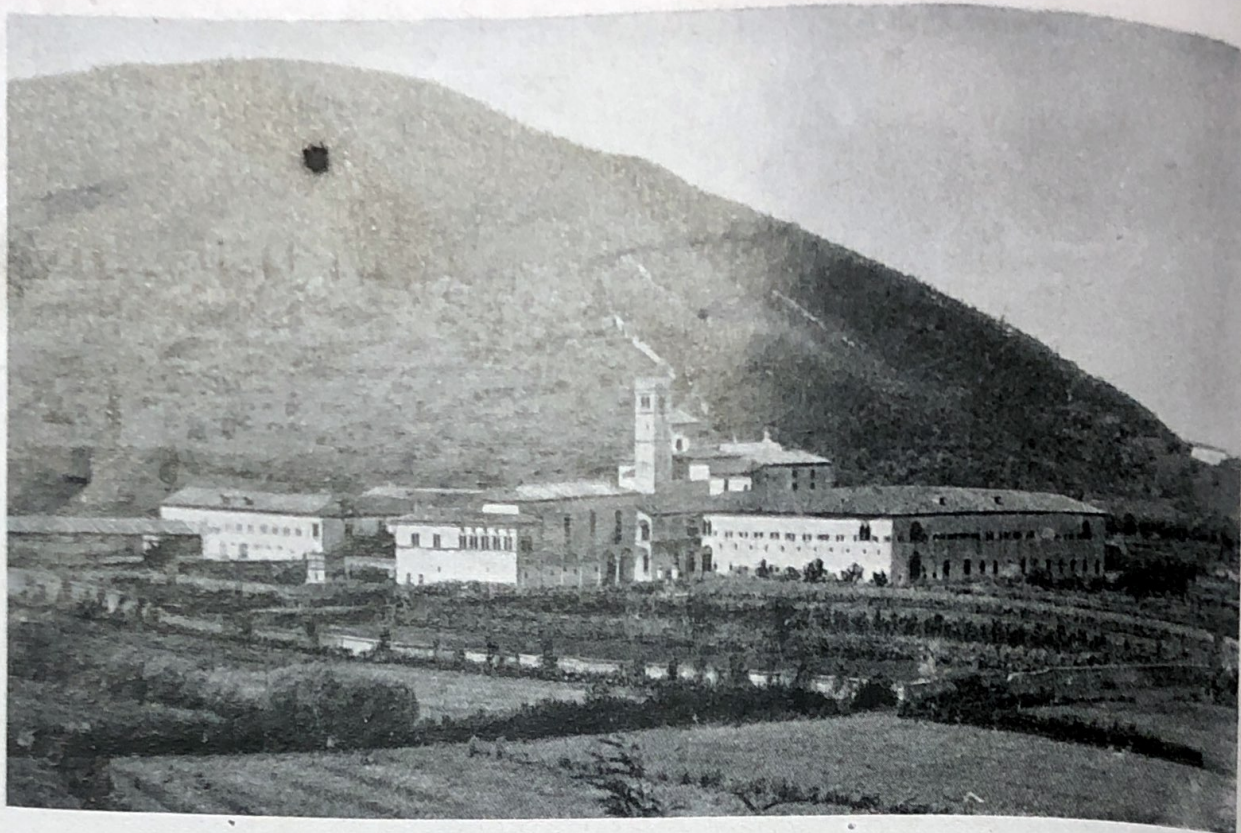
vamente e pienamente ristabilite. Arrivando ad Abano, il turista si trova in un paese di oltre 7000 abitanti, lindo, ben tenuto, financo elegante. Bei viali ampî ed ombrosi: alberghi imponenti, comodi, ospitali; e il profilo dei Colli Euganei dominante dà una nota di grazia a tutto il paesaggio, già per se stesso piacevole e bene accogliente.

Nè mancano in questo fiorente paese i ricordi della grande guerra recente: dopo la ritirata dell'ottobre-novembre 1917 è noto che il Comando Supremo italiano si ritirò da Udine, e fece sosta a Treviso in un primo momento, poi a Padova, infine ad Abano, dove risiedette stabilmente fino alla rivincita e alla fine della guerra. Il generale Diaz con i suoi uffici soggiornò all' albergo *Trieste*, che poi mutò il proprio nome in *Trieste - Victoria* appunto per ricordare l' evento glorioso. E poco lungi da Abano c'è la villa Giusti dove fu stipulato lo storico armistizio del 3 novembre 1918 che pose fine al conflitto.

Abano è unita a Padova (da cui dista soltanto 9 chilometri) mercè la linea ferroviaria e col mezzo di una linea tranviaria, almeno nella stagione estiva rapidissima e frequente. Usufruisce di servizi postali, telefonici interurbani, telegrafici e bancari, ha un ampio e ben tenuto giardino pubblico, un teatro elegante, caffè, cinematografi. Offre insomma tutte le comodità e gli svaghi d'un centro alberghiero e di villeggiatura, assai frequen-

AULE D'INALAZIONE E DI POLVERIZZAZIONE SECCA NEL NUOVO INALATORIO DELLA SORGENTE MONTIRONE.

(*fot. Giacomelli, Venezia*)

LA FACCIATA DELL'EX-MONASTERO DI MONTE ORTONE (OGGI TRASFORMATO IN ALBERGO E STABILIMENTO DI CURA).

(*fot. Giacomelli, Venezia*)

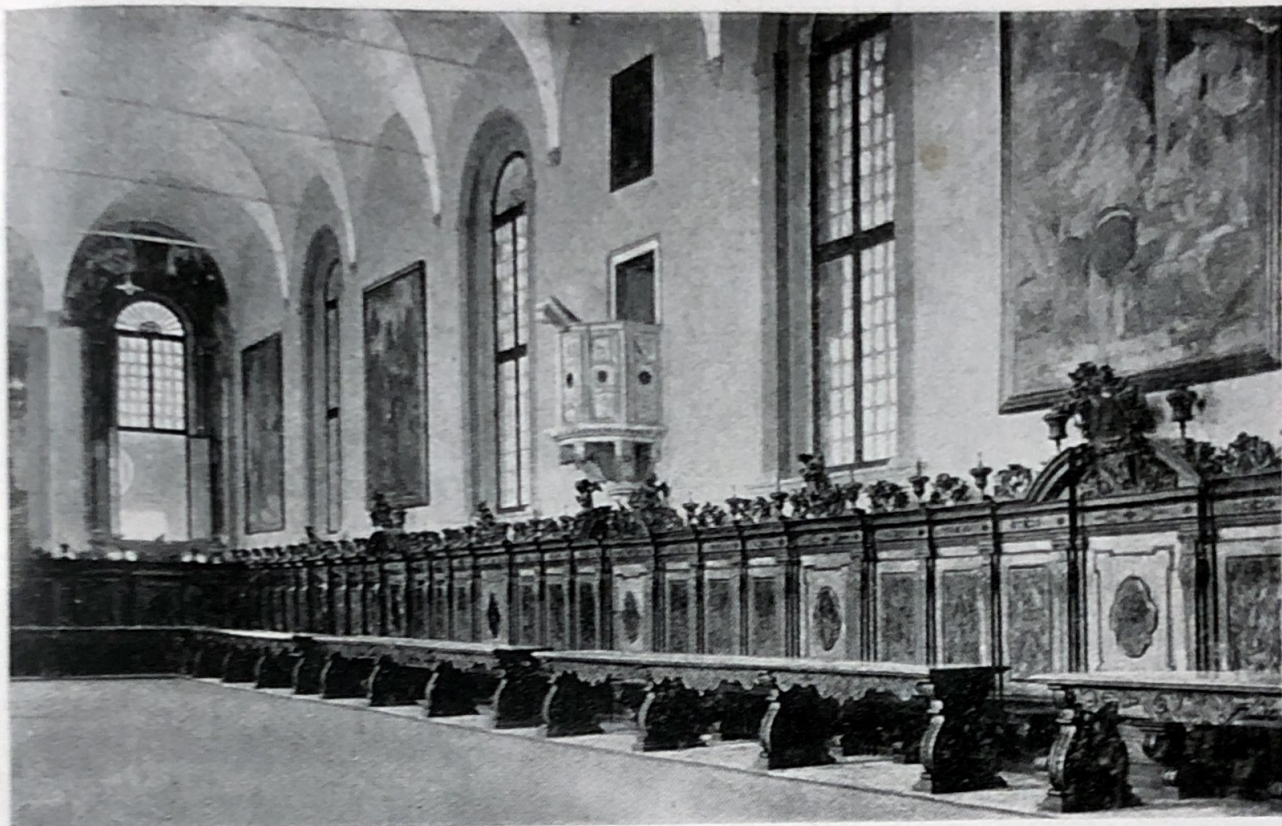
VASTISSIMO, SUGGESTIVO CORTILE A CHIOSTRI DELL'EX-CONVENTO DI MONTE ORTONE, CON LE ARCATE TERRENE RIVESTITE DI FITTI RAMPICANTI, FONTE D'OMBRA E FRESCURA.

VEDUTA COMPLESSIVA DELL'ABBAZIA DI PRAGLIA.

tato da un pubblico vario e numeroso per una gran parte dell'anno. Il privilegio di questa importantissima stazione di cure termali è tuttavia d'altra natura: consiste in ciò, che tutti gli alberghi, dai maggiori e più eleganti per il pubblico più dotato ed esigente, ai minori e più modesti, possiedono una propria particolare sorgente e quindi proprie particolari fanghiere protette, di guisa che la cura dei fanghi e delle acque può essere agevolmente compiuta, da ciascun malato, nello stesso albergo dov'egli ha preso alloggio, senza che si trovi nella necessità di uscire dall'ambiente caldo e riparato dopo la fangatura ed il bagno.

Le acque, vergini, di origine profonda, raggiungono un'altissima termalità (87° centigradi), fattore questo della massima importanza per la loro tipica mineralizzazione: in rapporto alla quale esse appartengono tutte alla classe delle clorurato-sodiche e delle bromo-iodurate-litiose. Per la eccezionale loro abbondanza, per la mineralizzazione, per l'elevata termalità, per lo stato di ionizzazione, per la spiccata radioattività, le fonti di Abano sono vivamente consigliate per uso balneario, per i fanghi, per uso idropirico e per inalazioni. Ma la cura dei fanghi è quella che dà ad Abano la sua meritata celebrità, giacchè il fango contiene in grande quantità e in stato fisico particolare tutti gli elementi e loro sali disciolti nell'acqua minerale delle sorgenti, e insieme il prodotto della copiosa vegetazione crittogamica che prospera nelle acque termali euganee.

Le terme d' Abano sono particolarmente consigliate nelle malattie reumatiche ed artritiche, uricemia, gotta, nevralgie e neuriti, nelle forme ginecologiche e nei postumi di reumatismi. In determinate malattie si addimostra della massima utilità sottoporsi a due o più periodi di fangatura, ciascun periodo da 15 a 20 lutazioni, anche nello stesso anno: ragion per cui alcuni stabilimenti di Abano restano sempre aperti, e tutti sono aperti durante otto-nove mesi dell'anno, funzionando per la cura termale che si addimostra attiva e proficua in ogni stagione. Annualmente Abano è frequentata da 15-18.000 malati d'ogni nazionalità.

In Abano vi sono ventiquattro stabilimenti, quattro dei quali di prima categoria: *Orologio, Trieste - Victoria, Todeschini, Cortesi-Meggiorato;* nove di seconda categoria e dieci di terza.

L'antica fonte di Montirone, che alimenta solo alcuni degli stabilimenti di Abano, alimenta altresì l'Inalatorio recentemente isti-

UN LATO DEL GRANDIOSO, STUPENDO REFETTORIO DELL'ABBAZIA DI PRAGLIA.

tuito, dotato di tutti gli apparecchi più perfetti e moderni: ad esso si accede per una solenne scalea, preceduta da un nobile colonnato di classica fattura. Tutti gli ospiti di Abano, in qualunque stabilimento siano alloggiati, devono convenire in questo unico moderno Inalatorio quando vogliano sottoporsi a questa cura. E nel recinto monumentale è pure racchiusa l'antica sorgente naturale, le acque della quale sgorgano ininterrottamente, da gran numero di secoli, ad altissima termalità. Le altre sorgenti di Abano, delle quali si avvalgono tutti gli stabilimenti che non sono serviti dal Montirone, sono invece ottenute a mezzo di terebrazioni più o meno recenti.

***

Poco lungi da Abano, a circa due chilometri dal centro della stazione termale, sorge l'antico monastero di Monteortone, che fu poi ridotto a stabilimento balneare e recentemente destinato ad accogliere i malati che non sono in grado di sostenere la spesa della cura in uno degli stabilimenti del centro di Abano. S'avverte tuttavia che questo asilo non offre minori risorse degli altri alberghi e che chiesa e convento formano un nobile monumento, del quale il chiostro vasto e solenne costituisce il motivo ornamentale più ammirevole: e quivi un artistico pozzo scolpito, tra macchie di verde intenso, riporta la nostra mente ad altri tempi, nei quali gli elementi più comuni e ordinarî della vita non andavano mai disgiunti da una nota di bellezza originale e durevole.

Ma tutti i dintorni di Abano sono belli e attraenti, e invitano alle piacevoli gite che gli ospiti della stazione termale sogliono compiere nel pomeriggio, senza interrompere la cura mattutina.

Poco lungi da Abano, in uno dei più suggestivi recessi degli Euganei, trovasi la celebre Badia di Praglia, insigne monumento d'arte e di religione: fondato nel XII secolo, questo poderoso edificio, quale ci è dato oggi vedere, è opera del Rinascimento; e del Rinascimento conserva le tracce nella chiesa solenne, nei chiostri solitari e silenti, nei portali e nei lavabi squisitamente lavorati dalla mano di artefice sagace. Il refettorio della Badia ti costringe a pensare alle più egregie opere umane che sanno resistere alle ingiurie del tempo e alle offese degli uomini; e la Biblioteca, che torna a popolarsi di libri recenti, poichè gli antichi codici e gl'in-

ABANO-TERME - VEDUTA GENERALE CON LO SFONDO DEI COLLI EUGANEI.

cunaboli che pur s'allineavano nei maestosi scaffali ne andarono dispersi e forse distrutti, ti fa tornare alla mente la benefica missione che i Benedettini, fratelli di coloro che oggi vivono in questa Badia, compirono lungo il corso dei secoli, per la conservazione dell'antica scienza dei nostri avi.

Poco più in là, attraverso colli verdeggianti, strade comode, coltivazioni rigogliose, ville piacevoli, corsi d'acqua lenti e discreti, il turista desideroso di più vedere può spingersi fino ad Arquà Petrarca, antico centro romano che sentì l'ingiuria del passaggio di Attila, ma che ebbe rinomanza durevole dal Poeta aretino qui venuto a soggiornare, dall'autunno del 1369 fino all'anno della morte, il 1374. Chi entra in questa casa, nella quale visse gli ultimi anni di sua vita il cantore di Laura, non può non sentire vicina e pensosa la figura di quel Grande. È questo il privilegio dei massimi intelletti che vissero e operarono nobilmente quaggiù: senza questa loro sopravvivenza spirituale, che si protende nel tempo e si perpetua nel cuore dei più lontani nepoti, tutti i documenti adunati nei luoghi ov'essi furono viventi, e destinati a quivi materialmente prolungare la loro presenza, sarebbero inutili e vani: ma poichè il loro spirito par destinato a sempre aleggiare nelle mute stanze dove trascorsero parte della loro esistenza, anche questi mobili, questi ritratti, queste carte ingiallite, queste stampe senza vita, contribuiscono ad animare la scena e a ravvivare il lontano ricordo. E su quella sedia sconnessa e invecchiata, noi rivediamo, con l'occhio della mente, assiso il Poeta, immerso negli studi, intento a limare i suoi versi armoniosi!

Poi, ecco, alquanto più innanzi, piccole città e castelli, borgate e ville, turriti monumenti e festosi giardini — tutto lo scenario dilettevole e vario di questi placidi Colli Euganei, che in sè riuniscono la molle dolcezza della pianura veneta e l'aspra vigoria delle sue montagne solenni, i ricordi del sereno dominio Veneto e quelli possenti dell'antica Roma pugnace.

E il ritorno ad Abano-Terme, anche per i pazienti della stazione balneare, può effettuarsi in condizioni spirituali di gran lunga più liete e piacevoli, che giovano a rasserenare la mente e a rinvigorire il corpo.

G. CARUGO.

CHÂSSIS FIAT 522 C.

Il Salone italiano dell'Automobile

La rassegna automobilistica italiana è entrata quest'anno con cinque giorni di ritardo nel vasto quadro della Fiera di Milano, traendone vantaggio e aumentandone il richiamo. Nella vasta cittadina dei traffici, tutta lieta di bandiere svettanti dai mille edifici che formano una babilonia di stili e di gusti, domina la immensa mole del Palazzo dello Sport, creato appunto per il duplice scopo di ospitare ad ogni aprile il Salone dell'Automobile e, nel resto dell'anno, manifestazioni di sport o di divertimento. La Fiera Campionaria Internazionale di Milano con undici organizzazioni dal 1920 fino ad oggi, si è imposta come istituzione durevole e di significato universale, pratica e completa sintesi di industria e di affari, creante rapporti proficui fra produttori e compratori di ogni grado e provenienza.

Il Salone Italiano dell'Automobile non poteva disporre di sede migliore e più vantaggiosa che quella apprestata dall'Ente milanese, nè data più propizia per trovare una massa così vasta e così varia di pubblico, come quella che la Fiera di Milano richiama ogni anno da tutte le contrade d'Italia e da moltissimi paesi stranieri. In tal modo la propaganda dell'automobile è fatta direttamente fra tre milioni di visitatori, i quali, pur essendo entrati soltanto in parte nel Salone dell'Automobile, hanno visto tutto d'intorno il fervore emanante dalle centinaia di macchine in prova, dal flusso di automobili speciali, dai mille richiami pubblicitari disposti all'esterno, nei grandi viali che contornano il maestoso edificio.

Il Salone ha avuto la sua massa di ferventi ammiratori ed anche di semplici curiosi. Se la folla che nel corso di dodici giorni ha sciamato per le corsie della elegante rassegna fosse stata tutta formata da acquirenti, il problema che travaglia l'industria automobilistica, non soltanto del nostro paese, sarebbe risolto. Ma per quanto vi siano tuttora taluni i quali preferirebbero che i Saloni fossero riserbati soltanto agli automobilisti, i più accorti trovano che nelle grandi masse si celano i futuri clienti, quelli sui quali l'industria deve contare e verso i quali deve rivolgere la sua propaganda.

Il Salone, del resto, offriva subito al visitatore il più simpatico allettamento, a cominciare dalla decorazione che, senza inopportune esagerazioni, contribuiva a raccogliere la Mostra in un quadro di eleganza sobria, ma assai distinta. L'occhio spaziava subito verso la ricca platea disseminata di tutte le più lussuose creazioni, ma si compiaceva di ammirare l'immenso velario che mascherava le ardite centine della volta e diffondeva con la sua tinta gialla sfumata in rosa un senso di intimità riposante. La decorazione di fiori freschi sboccianti da ogni colonna della immensa galleria confermava il buon gusto degli organizzatori, i quali, ideando una nuova sistemazione della illuminazione elettrica, avevano ottenuto la perfetta visibilità serale, senza troppi bagliori accecanti e irritanti. Nessun punto della vasta platea, dell'anello sopraelevato, della galleria rimaneva in ombra, così che ciascun espositore aveva potuto met-

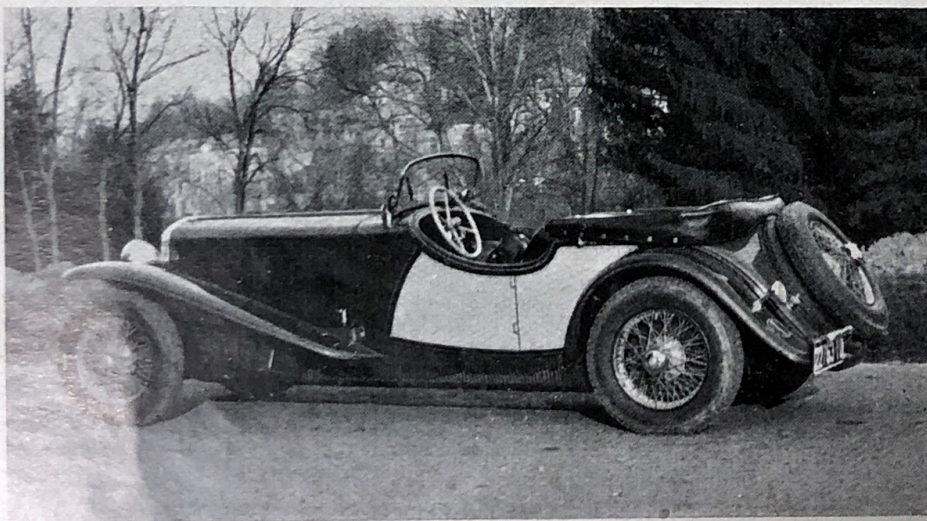
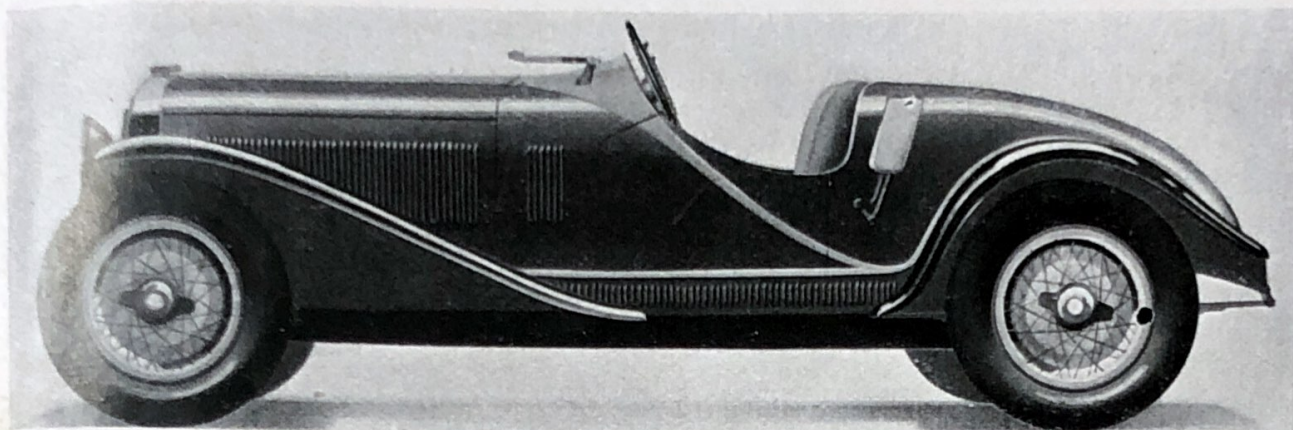
tere in evidenza il proprio prodotto, qualunque fosse stato lo spazio assegnatogli.

Non si può affermare che il Salone 1931 abbia mostrato la pletora di macchine e di marche che hanno caratterizzato le Mostre degli scorsi anni. L'industria italiana si è ristretta per una concentrazione di forze che sola può dare i migliori risultati pratici. L'industria straniera, quella americana specialmente che qualche anno fa minàcciava di invadere tutta l'Europa ed anche l'Italia, non ha trovato fra noi così facile il campo, come una súbita moda aveva lasciato presumere; ed il Salone italiano ha messo in evidenza la notevole rinuncia estera ad un mercato poco propizio.

Infatti il compratore italiano, non soltanto si è formato una coscienza nazionale, ma ha compreso che la produzione nostra non è seconda ad alcuna e per qualche tipo può essere considerata all'avanguardia. Ecco perchè invano si cercavano le folte rappresentanze straniere degli scorsi anni ed ecco perchè tutti i gloriosi nomi delle nostre ottime marche figuravano e signoreggiavano nella immensa platea e trattenevano le folle ansiose di ammirare le ultimissime novità presentate per la prima volta in un Salone internazionale.

Si era temuto infatti, dopo i Saloni di Parigi, di Londra e di Berlino che le novità 1931 fossero esaurite e che il Salone di Milano non potesse offrire che una rassegna di modelli già noti. Invece i nostri costruttori avevano riserbato per la grande Mostra italiana alcune gustosissime novità che hanno destato la curiosità e l'interessamento degli studiosi e degli appassionati di tutto il mondo automobilistico e che hanno dato il carattere alla recentissima manifestazione.

Dal canto loro gli organizzatori sono stati avveduti quando hanno voluto presentare più completa la Mostra milanese con l'ammettervi la Nautica e la Motonautica ed il reparto del Servizio dell' automobile. Tutto l' anello sopraelevato del Palazzo dello Sport presentava infatti una esposizione completa di ciò che oggi si studia e si usa per la navigazione e per lo sport sull'acqua, mentre nell'immenso padiglione di sinistra numerose ditte occupavano tutti i posteggi per la mostra di tutto ciò che costituisce il servizio dell'automobile. Questo reparto, che per la prima volta a Milano figurava in un Salone, ha ottenuto un vero successo, perchè ha mostrato agli automobilisti quante sono oggi le apprestazioni che dovrebbero figurare non soltanto nei buoni «garages», ma anche nelle rimesse dei privati, per rendere più pratici, più comodi, più agevoli l'uso e la manutenzione della automobile. La preoccupazione del ricovero della macchina e del costo delle riparazioni hanno sempre trattenuto molti dall'acquisto dell'automobile. Tutto ciò che si è potuto vedere nel recente Salone ha certamente convinto che molto si dispone e si produce, si studia e si crea per ridurre al minimo le spese di manutenzione. Questa mostra mette ora di impegno i « garagisti », perchè la clientela non si accontenterà più dei sistemi empirici ora in uso anche nei migliori «garages» per la pulitura, la verifica dei freni, ecc. L'evoluzione costante della tecnica automobilistica, la diffusione sempre maggiore dell'automobile porteranno come logica conseguenza la necessità per la clientela di avere un servizio prontissimo che in pochi minuti consenta di avere la macchina pulita e verificata in tutti i suoi organi.

Naturalmente la curiosità massima del Salone italiano è stata suscitata dalle presentazioni inedite e fra queste natural-

VETTURA FIAT 525 S. S.

VETTURA FIAT 514 M. M.

mente dalla Mostra della F.I.A.T., la quale ha voluto riservare ai connazionali alcune ghiotte primizie. Innanzi tutto la nuova 6 cilindri Fiat 522. La grande Casa di Torino, fedele al suo programma industriale che consiste nel ricercare la progressiva riduzione dei costi, e perciò dei prezzi, pur perfezionando il prodotto, ha realizzato, nel campo delle « 6 cilindri » lo stesso risultato che si annunciò l'anno scorso con la creazione della 514 nel campo delle vetture utilitarie. Con questo modello 522, che costituisce l' avvenimento più notevole dell'annata automobilistica, la Fiat ha lanciato sul mercato mondiale una macchina che rappresenta un nuovo passo innanzi nella tecnica automobilistica; la più moderna ed efficiente 6 cilindri di media cilindrata e insieme una vettura economica nel prezzo di acquisto e nel consumo.

Il motore della 522 conserva le stesse formule di cilindrata del motore della 521 e le migliori caratteristiche di questo. Ha però una maggiore potenza: da 50 HP è cresciuta a 55, senza per altro aumentare il consumo, ma piuttosto diminuendolo, anche per il fatto che è diminuito il peso della vettura, mercè l'adozione di materiali scelti e di grande resistenza. Pertanto la vettura risulta più veloce (oltre 100 km. all'ora) ed è brillante e pronta. La tenuta di strada, anche alle alte velocità, è stata sostanzialmente migliorata con un notevole abbassamento del baricentro e con l'aumento della carreggiata portata a m. 1,45. Per dotare poi la vettura di quanto la tecnica attuale dell'automobile ha escogitato, la 522 è stata munita di freni idraulici alle quattro ruote e di un nuovo cambio a quattro velocità di cui la terza silenziosa.

Per quanto riguarda la frenatura, i tamburi di grande diametro ed il comando idraulico danno pieno affidamento al guidatore per un arresto pronto e sicuro della macchina anche alle più forti velocità.

Il nuovo cambio, che conserva la quarta velocità in presa diretta, è dotato di una terza silenziosa mediante adozione di ingranaggi a taglio elicoidale sempre in presa, e di uno speciale sistema di innesto per la terza e la quarta velocità, che semplifica al massimo il comando. Questi dispositivi consentono una condotta della vettura estremamente facile e piacevole ed una migliore utilizzazione della potenza disponibile in tutte le condizioni di impiego.

Un'altra innovazione degna di rilievo, poichè conferisce alla vettura nuove qualità di sicurezza e di comodità nella marcia veloce, è la riunione sul volante di guida del comando completo dei fari, del comando dell'anticipo supplementare a mano e del bottone dell'avvisatore elettrico, così che il guidatore ha ad immediata portata di mano tutti i comandi più frequentemente da manovrare in marcia.

Il nuovo disegno del telaio, irrigidito da una nuova traversa centrale multipla a crociera, impedisce lo svergolamento della carrozzeria. La 522 è insomma provvista dei più moderni perfezionamenti ed è dotata dei più nuovi accessori.

Insieme a questa primizia la Fiat ha voluto presentare alcune altre novità che non hanno mancato di destare la più gradita sorpresa fra gli affezionati ai tipi già esistenti. Si tratta infatti delle serie sportive di modelli già assai apprezzati dal pubblico e cioè della 514 M. M. e 525 S. S. entrambe slanciate, basse, affusolate, con suggestive carrozzerie a siluro, con motore surcompresso e preparato per le maggiori velocità (la piccola 514 M. M. tocca

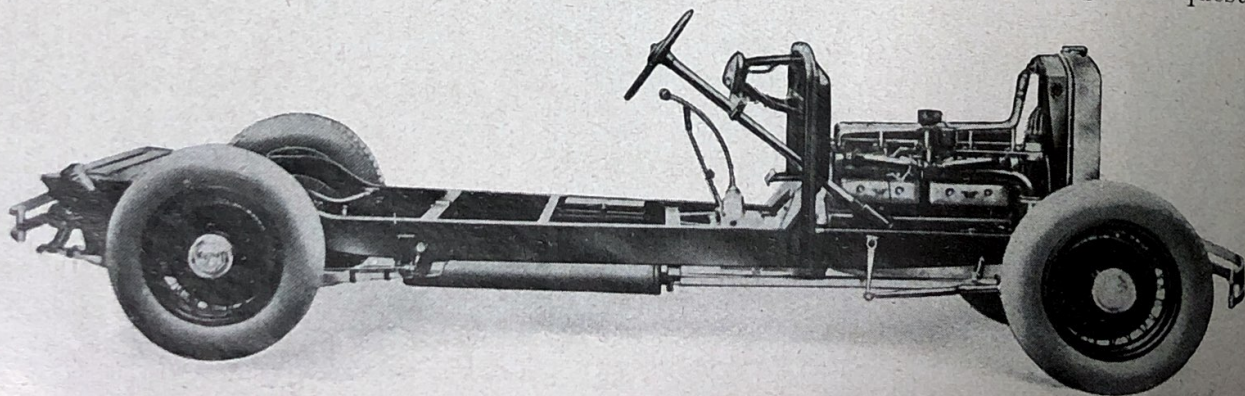
i 105 km. orari e la 525 S. S. i 120 km.), con tutte le caratteristiche delle macchine da gran sport.

Accanto alla Bianchi S. 5, che al Salone aveva i suoi ammiratori per le notissime sue doti di comodità di eleganza di solidità e di velocità, l'antica Casa milanese esponeva per la prima volta in Italia il suo nuovo tipo 8 cilindri che aveva fatto la sua prima apparizione al Salone di Parigi e che recentemente aveva ottenuto un lusinghiero successo a Ginevra. Gli affezionati alla Bianchi S. 5 erano al Salone i migliori propagandisti della Bianchi S. 8, con la quale il costruttore milanese ha voluto seguire i tempi e offrire alla sua clientela la nuova otto cilindri, la cui formula sembra essere la più felice ed indovinata per far realmente circolare sulle strade italiane molte macchine di questo tipo.

La cilindrata 2904 c.c. e le principali caratteristiche costruttive ne definiscono subito il tipo e la formula: tutti i migliori requisiti di potenza velocità e conforto, pur evitando ogni soluzione eccessivamente complessa e costosa: mantenimento di un costante equilibrio fra peso, ingombro e qualità di sospensione e di marcia, sino a costituire un vero tipo della vettura moderna di media cilindrata, pur non rinunciando ad alcuna prerogativa di perfezione meccanica. Un tecnico dell'automobilismo è stato assai felice, quando la Bianchi S. 8 è uscita, nel definirla la vera automobile normale di lusso, uno « standard » di raffinata lavorazione, di tecnica impeccabile e di accuratissima finitura.

La otto cilindri Bianchi non si è presentata con novità rivoluzionarie, non ha avuto intenzioni di esperimentare soluzioni tecniche di eccezione. La realtà è che i tecnici della Bianchi hanno avuto il compito di riunire in ogni parte dello « châssis » tutti i pregi che oggi si possono richiedere da una otto cilindri di 3 litri, avendo per base ferree limitazioni nel peso, nel costo, nella complessità meccanica del prodotto. La semplicità del disegno spesso diviene allora, non la facile imitazione di tipi correnti della costruzione automobilistica moderna, ma il risultato di un lungo studio inteso a risolvere una quantità di problemi tecnici ed economici, tutti incatenati e spesso contrastanti. L'esame particolareggiato di questo châssis ha consentito ai visitatori del Salone di apprezzarne la classe ed i numerosi suoi pregi. L'impressione generale fu quella che la otto cilindri Bianchi avrà il successo commerciale della popolare Bianchi S. 5, ciò che rappresenta il miglior augurio, anzi, una lusinghiera certezza.

Con il Dilambda-corto, Lancia ha incatenato i visitatori davanti alla sua Mostra in cui la famosa otto cilindri era presentata tra i tipi più noti e con carrozzerie di gusto diverso. È noto che Lancia ha con la Dilambda migliorato le qualità speciali del modello Lambda e vi ha introdotto tutti i perfezionamenti della tecnica automobilistica. Infatti la Dilambda con un complesso di organi di concezione e realizzazione assolutamente originali ha ottenuto una sicurezza assoluta, che permette di usufruire della velocità effettiva di oltre 120 km. in condizioni normali di viaggio, anche su strade cattive ed accidentate e le maggiori comodità per i passeggeri, consentite dalle grandi dimensioni dello spazio carrozzabile, ed ottenute pur conservando nei limiti ragionevoli la lunghezza della vettura.

L'efficace molleggio, la facilità e la dolcezza della guida, il raggio ridotto di sterzata, la potenza e la sensibilità dei freni, le accelerazioni brillanti, la manutenzione automatica, la durata ottenuta in virtù della rigidezza dello « châssis » sono le doti principali di questa

CHÂSSIS BIANCHI S. 8.

vettura, con la quale il costruttore torinese si è rivolto alla sua clientela da tanti anni affezionata e ai nuovi automobilisti che amano la buona vettura comoda, veloce e sicura. A giudicare da quanto si è visto al Salone si può prevedere che anche il Dilambda continuerà ad ottenere i migliori successi di vendita.

Nello stand Alfa-Romeo grande predominio della sei cilindri 1750 cmc. nelle differenti applicazioni. La grande e meritata fama della Casa milanese giustificava l'affollamento nella sua Mostra per la attrazione offerta dal tipo gran turismo compressore, presentato ufficialmente per la prima volta al Salone italiano. Questo nuovo motore sovralimentato con compressore di modello e costruzione Alfa-Romeo sviluppa al freno 80 HP. e assicura una velocità di 130 km. all'ora con un consumo di benzina di 20 litri ogni 100 km. Naturalmente esso consuma qualcosa di più del sei cilindri gran turismo, ma in compenso avvantaggia sensibilmente nella velocità. La tecnica di cui si giova questo tipo e le esperienze eseguite prima in officina e successivamente raggiunte con le prove sulla strada, affidano sulle qualità intrinseche di questo prodotto che al Salone riuniva tante voci simpaticamente concordi nella lode.

Accanto alla più recente novità che è già entrata in possesso della clientela, il modello Gran Sport otteneva il solito consenso ammirativo, specialmente da parte dei giovani automobilisti, smaniosi delle fortissime velocità e affascinati da un tipo di macchina dalla linea impeccabile, che consente le maggiori soddisfazioni. Il successo commerciale dell'Alfa-Romeo è dato anche dall'eco delle sue vittorie sportive in campo internazionale, che hanno il potere di attrarre l'attenzione unanime; ed al Salone infatti le vittoriose affermazioni erano ricordate e contribuivano ad accrescere l'interessamento verso la produzione della Casa che anche all'Estero conta altrettante simpatie di quante ne raccoglie in Patria.

Lo «stand» dell'Isotta Fraschini era la meta di tutti coloro che amano la vettura finitissima in ciascun particolare e collaudata in tutti i suoi organi da una esperienza di molti anni, durante i quali la superba creazione della anziana Ditta milanese si è conservata all'avanguardia. Il nuovo modello di «châssis» di lusso 8 B non si scosta molto, nelle sue linee fondamentali, dal precedente modello 8 A. Tuttavia, le molte migliorie apportate al motore e agli organi accessori, l'adozione di un telajo assai più rigido e di dispositivi migliori e più recenti fanno di questo modello una creazione modernissima.

Lo «châssis» dell'8 B è stato completamente ridisegnato, aumentando di un terzo l'altezza dei longheroni e munendolo di quattro traverse; con ciò si è ottenuta la massima rigidezza. Il motore, pur conservando le ottime caratteristiche fondamentali, è stato modificato per quanto riguarda materiali e organi accessori. Sono stati adottati due carburatori verticali tipo Zenith americano. L'avviamento è stato reso facile e pronto con l'adozione di un motorino assai più potente e di un dispositivo di strozzatura nelle prese d'aria nei carburatori. Lo spinterogeno sostituisce il magnete. La nuova dinamo consente una carica assai più sollecita degli accumulatori.

Nel cambio di velocità sono stati adottati gli ingranaggi a profilo coniugato che consentono maggiore silenziosità. Con opportuni accorgimenti dettati dall'esperienza si è ottenuta la perfetta silenziosità di marcia. Lo sterzo e l'assale anteriore sono stati ridisegnati nel nuovo modello. Lo « châssis » 8 B assicura il massimo *comfort* dei passeggeri. I freni sono stati resi assai più efficienti.

Un utile accessorio adottato nel nuovo modello è il parzializzatore. Esso fa corpo con l'involucro esterno del radiatore, da esso indipendente, ed è comandato a mano dal cruscotto. Altre innovazioni di minor conto completano il nuovo modello che nelle prove severissime eseguite dalla Casa, prima di essere lanciato al Salone, ha dato le migliori soddisfazioni. Rapido e stabile sulla strada, brillante nella accelerazione, potente in salita, parco nei consumi, armonioso e signorile nella linea, esso costituisce un nuovo vanto per la Casa milanese.

Le carrozzerie adottate completavano la suggestione esercitata da questa nuova macchina destinata ad una clientela non soltanto italiana; l'8 B era atteso da una aristocrazia internazionale dell'automobile. La Isotta-Fraschini con questo recentissimo modello non solo conserva il suo posto fra le grandi macchine di lusso, ma anzi si avvantaggia e si avvia verso un indiscutibile primato.

L'affermazione di vitalità di cui ha dato prova la «Citroen» Italiana con la sua presenza al Salone ha fatto giustizia di voci messe in giro. Nello stesso spazio dello scorso anno

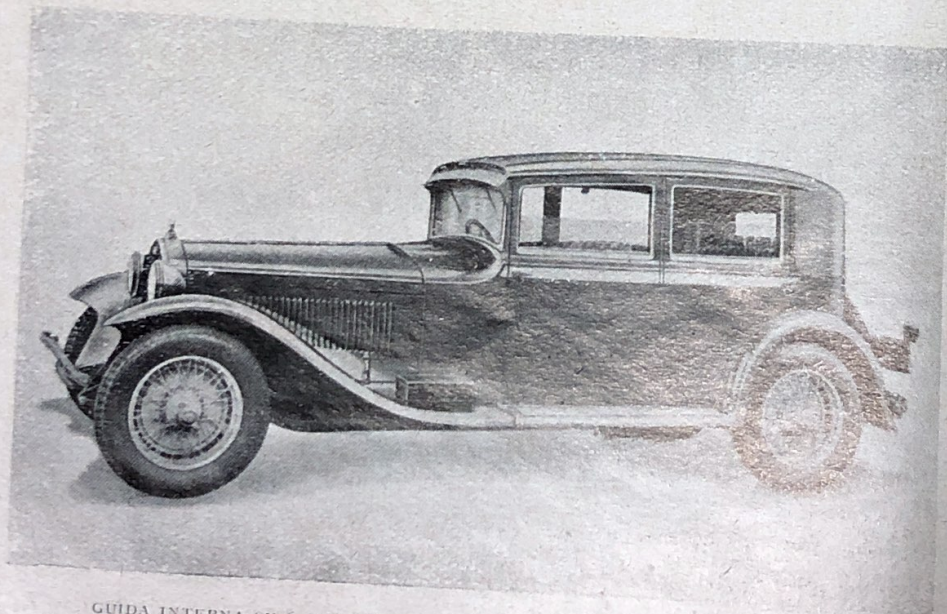
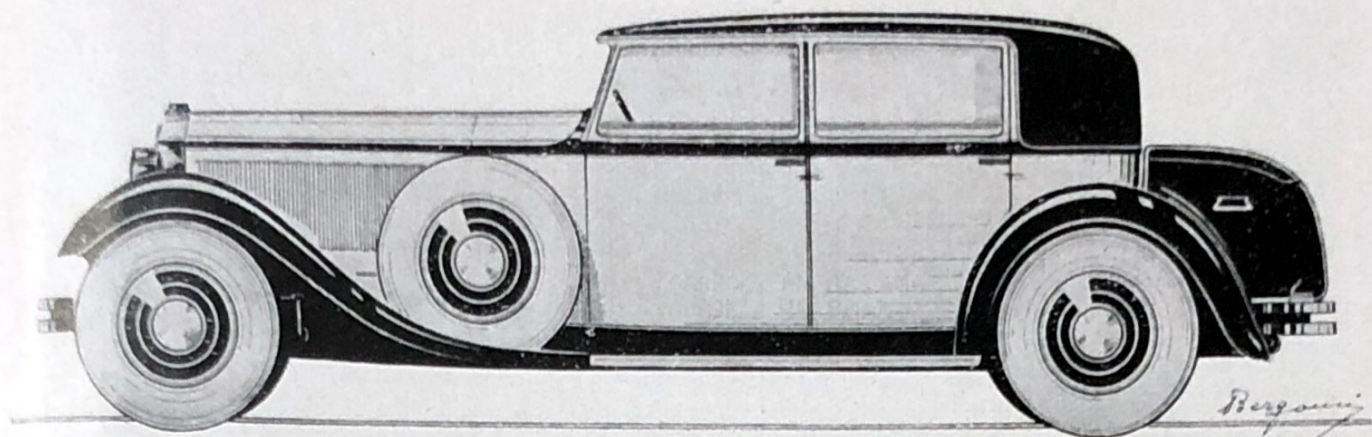
la Citroen esponeva due guide interne a 5 e 7 posti del modello a sei cilindri C. 6 IIIª Serie e super-quattro a 4 cilindri, oltre una guida interna fuori serie con carrozzeria Touring su «châssis» C. 6, che nella sua linea impeccabile attestava delle risorse che offre per ogni tipo di carrozzeria lo châssis Citroen di Serie.

Gli esemplari della C. 6 esposti offrivano soltanto miglioramenti di dettaglio, mentre la 4 cilindri presentava invece un notevole progresso costruttivo nel modello super-quattro che è parso si avvantaggiasse di tutti gli organi già esperimentati sulla C. 6 terza serie e delle scocche allargate di detto modello. Si tratta di un notevole apporto di requisiti che ne aumentano il valore intrinseco e giustificano l'appellativo di super-quattro.

Rispetto al C. 4 normale il nuovo modello presenta qualche variante: il blocco motore poggiando su traverse speciali a mezzo di cuscinetti in caucciù, dispone di una migliore sede. La testa dei cilindri e la pompa d'acqua hanno subìto modifiche atte a facilitare la circolazione dell'acqua e il raffreddamento. Il ventilatore è più aderente al motore. Il carburatore è di un nuovo modello orizzontale che favorendo la equa alimentazione dei cilindri, aumenta la potenza e l'elasticità del motore. Il motorino di avviamento è collocato sul fianco sinistro del motore. La frizione è di un nuovo tipo, con dispositivo ammortizzatore, e il cambio di velocità è stato studiato in modo da assicurare la perfetta silenziosità. Il freno a mano, che agisce sulla trasmissione, ha un funzionamento altrettanto energico e progressivo del freno a pedale, che agisce sulle ruote a mezzo del servo-freno. Infine la carreggiata è aumentata. L'esame di questo nuovo tipo ha convinto i visitatori del Salone che la super-quattro possiede doti di solidità e di sicurezza.

Nè minori consensi raccoglievano le Mostre di Ansaldo, che vive e si riafferma con i suoi tipi già conosciuti a dispetto delle voci disfattiste che erano state fatte circolare pochi mesi addietro; di Ceirano in cui vi è sempre il segno di una tecnica perfetta; dell'Itala che perfeziona il suo tipo 61 e al Salone otteneva quei consensi e quella considerazione alla quale ha indubbiamente diritto una Casa di così seria e provata esperienza; dell'O. M. che conserva le posizioni acquisite con i successi nelle corse e con quelli di vendita per la bontà dei suoi motori, per la scelta dei materiali impiegati.

La imponente Roll's Royce, la macchina che desta rispetto per la perfezione meccanica e per il prezzo non comune, la minuscola Austin, Reo, Packard e infine Bugatti rappresentavano il lotto straniero, dominato dai prodotti italiani diffusi in tutto il Salone, nella cui platea centrale si affermavano tutte le migliori carrozzerie.

Bisogna subito dire che i carrozzieri sono i migliori collaboratori dei meccanici, perchè se questi oggi studiano la vettura confortevole, i primi assecondano il tormento di creazione e finiscono carrozzerie in cui nulla è trascurato per rendere agevole e piacevole lo star in macchina. Naturalmente le Mostre dei carrozzieri hanno avuto la grande ammirazione delle signore. Mentre gli uomini discutevano dinanzi ai nudi «châssis» e compivano la loro indagine accurata per scegliere tra le varie macchine, una più seducente e fascinatrice dell' altra, le signore ammiravano gli interni delle vetture per la scelta dei colori, delle stoffe, per una indagine accurata e spesso saggia delle finiture. Il gusto delle signore è sempre stato l'arbi-

GUIDA INTERNA SU 6 CILINDRI ALFA ROMEO GRAN TURISMO A COMPRESSORE.

GUIDA INTERNA GRAND SPORT SU CHÂSSIS ITALA « 61 A », DELLA CARROZZERIA CESARE SALA.

tro di una decisione ed è difficile che al Salone il marito abbia potuto sottrarsi alla volontà, al desiderio e alla preferenza della moglie. Ecco perchè i carrozzieri non si stancavano mai di rispondere a tutte le domande, alle infinite questioni poste dalle signore, appena scoprivano di trovarsi di fronte ad una pur difficile, ma probabile acquirente.

La carrozzeria Cesare Sala riuniva tutto quanto di più distinto si poteva ammirare al Salone: una guida interna Grand Sport Isotta Fraschini 8 A verniciata in color avana con ossatura e parafanghi in nero; una guida interna 6 posti Dilambda tutta verniciata in nero con filetti chiari; un «cabriolet» Grand Sport 4 posti, 2 portiere montato su una Bugatti 8 cilindri, verniciato in bleu scuro; una guida interna Grand Sport 4 posti Itala 61; una guida interna 6 posti Alfa Romeo 1750 turismo; una guida interna Alfa Romeo 1750 gran turismo verniciata in color amaranto oscuro; e infine un «coupé» Royal 2 portiere Alfa Romeo 1750 Gran Turismo, verniciato in color grigio con parafanghi ed ossature color bruno.

Nello stand della Carrozzeria Castagna fra alcune vetture I. F. montate di carrozzerie Landaulet Imperiale, Landaulet limousine imperiale e torpedo Grand Sport, ottenevano il maggior consenso e la più schietta ammirazione un ultimissimo modello di guida interna su « châssis » Isotta-Fraschini 8 A e un Royal Coupé « cabriolet » su « châssis » Dilambda Sport, con i quali Castagna riaffermava i suoi sani criteri costruttivi, il suo noto buon gusto, la gran cura di eccellere.

La Touring richiamava l'attenzione anche per le speciali carrozzerie chiuse montate su «châssis» Alfa-Romeo Gran Turismo compressore, nonchè per altre curatissime carrozze.

Fra le vetture presentate dalla carrozzeria Fratelli Simonetti di Padova era particolarmente notata la carrozzeria trasformabile *Malov* Brevetti M. Lovadina, di cui la carrozzeria di Padova è concessionaria generale dei brevetti « Malov » per l'Italia e per l'Estero. La vettura aperta si presenta come uno splendido torpedo dalla linea filante senza interruzione, dal radiatore alla coda. Non vi è *capote* ripiegata nella custodia di tela esternamente alla vettura. Una elegante incorniciatura dei cristalli, rigida, consente di alzarli anche a vettura aperta. La vettura chiusa rappresenta una perfetta berlina belvedere a tre cristalli, dalla linea armonica, con chiusura perfetta, con la parte posteriore rigida, munita di grande cristallo per la retrovisione. La carrozzeria nel suo complesso è costituita da una scocca, sormontata lateralmente da una incorniciatura rigida dei cristalli degli sportelli, da un quadro posteriore rigido; da un tetto di tessuto impermeabile con rivestimento interno e imbottitura e da un congegno elevatore formato da due aste metalliche articolate a forbice su un perno centrale. Il perno è guidato verticalmente e le estremità inferiori delle aste vengono ravvicinate o allontanate fra loro, mediante un semplicissimo dispositivo idraulico o elettro-meccanico. Il funzionamento del sistema è assai poco complicato ed in ciò sta appunto uno dei primi pregi di questo sistema Malov che, pur assicurando una chiusura perfetta e rigida, è applicabile in pochi istanti e da una sola persona.

Di tutte le Carrozzerie che esponevano al recente Salone vorremmo dire una parola, perchè tutte mettevano in Mostra prodotti in cui non sapevi se preferire la linea impeccabile, o lodare la felice scelta dei colori, o apprezzare l'impiego appropriato di stoffe e di

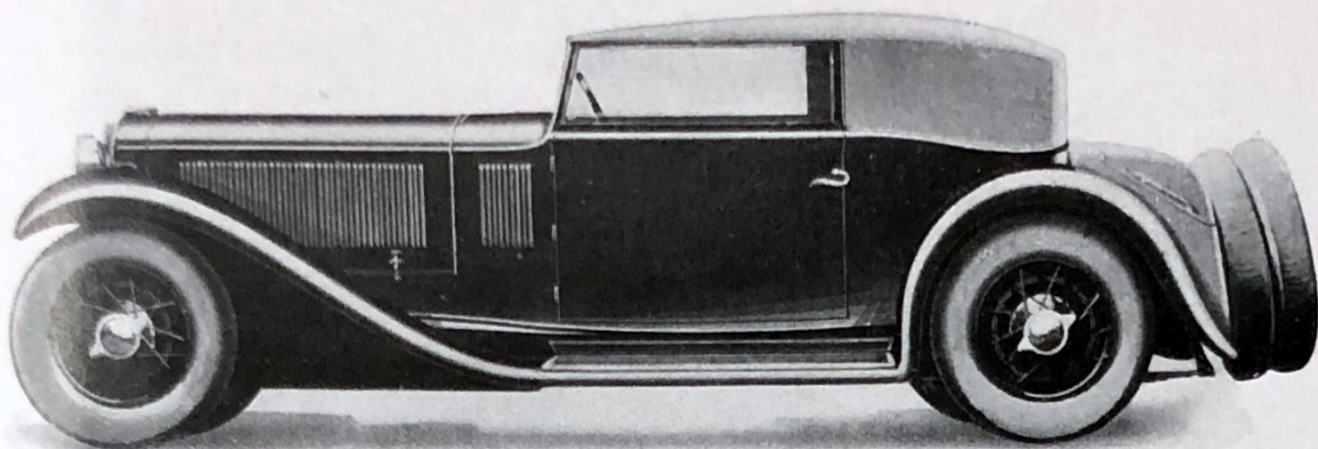
GUIDA INTERNA GRAND SPORT ISOTTA-FRASCHINI, DELLA CARROZZERIA ITALIANA CESARE SALA.

colori. Diciamolo pure con vero compiacimento ed a lode dei tecnici specializzati: le carrozzerie italiane conservano un primato di buon gusto e di eleganza. Nei saloni dell'estero, accanto a carrozzerie di lusso, qualche volta anche esagerato, potevi vedere tipi assolutamente inferiori per insufficienza nella linea e per sommaria finitezza. Al Salone italiano anche per carrozzerie sistemate su «châssis» meno costosi si potevano notare, con vera compiacenza, modelli nei quali la perfetta linea si giovava di verniciature accurate e di particolari tutti studiati e disposti con logica e con gusto. Con ciò si vuol rendere omaggio ad una industria che, pur avendo attraversato momenti non lieti, è tuttora in piedi, lavora e produce con rinnovato amore e con la maggiore serietà di propositi. I carrozzieri italiani sono nella loro gran maggioranza artisti, innamorati della loro collaborazione intelligente all'avvenire della industria automobilistica ed i loro sforzi debbono essere apprezzati e sottolineati.

L'affrettata visita al Salone non ci consente di riassumere le impressioni sulla Mostra della Nautica e della Motonautica di cui si tratterà nel prossimo fascicolo della Rivista. Una rapida salita alla Galleria ci ha consentito di veder riunito nella rincorsa di stands sistemati su due ali del vastissimo ovale tutto quanto ha riguardo all' accessorio dell' automobile. C'era realmente da passare del tempo non infruttuosamente e chi ha voluto ammirare tutto e si è compiaciuto di analizzare quanto di nuovo e di suggestivo offre oggi l'industria dell'accessorio, ha dovuto convincersi che tra indispensabile e utile, tra comodo e superfluo, tra curioso ed elegante in fatto di accessori c'è da sovraccaricare la macchina e da alleggerire il portafoglio.

Eppure la galleria del Salone dell'Automobile aveva il suo fervente pubblico davanti alle Mostre di pneumatici, di ruote, di fari, di batterie, di apparecchi di segnalazione, di stoffe, di vernici, di para-urti, di tergi-cristalli, di para-brise, di cassette per gli accessori, di bauli, di abbigliamenti sportivi, ecc.: una fantasmagoria di prodotti tutti indispensabili — a detta degli espositori — per viaggiar bene e sicuramente.

Nelle giornate di maggior concorso, quando la immensa platea rigurgitava di pubblico avido di scoprire le grandi novità automobilistiche o disposto a restar attonito davanti ai capolavori dei più raffinati carrozzieri, una visita alla Galleria assicurava un momento di tregua. Allora si potevano anche gustare le armonie o sentire le notizie diffuse dalla Stazione-radio che il Salone dell'Automobile aveva ottenuto di impiantare per speciale cortesia del Governo, almeno fino al momento in cui, avvicinandosi l'ora della chiusura serale, il Salone non diventava tutto uno strepito di «claxons» e di sirene, intonanti una sinfonia infernale, allo scopo di allontanare frettolosi e spaventati i più tenaci e placidi ammiratori della Mostra che si indugiavano di sera, quando la folla era minore e l'esame più calmo e profondo.

A destra del Palazzo dello Sport il Padiglione annesso e la larga tettoia che si insinua nei viali della Fiera di Milano raccoglieva quanto di meglio si produce in fatto di autoveicoli industriali. In questo ramo si sono fatti passi giganteschi, perchè tardi i costruttori italiani si sono dedicati a queste applicazio-

ROYAL COUPÉ CABRIOLET SU DILAMBDA SPORT, DELLA CARROZZERIA CASTAGNA.

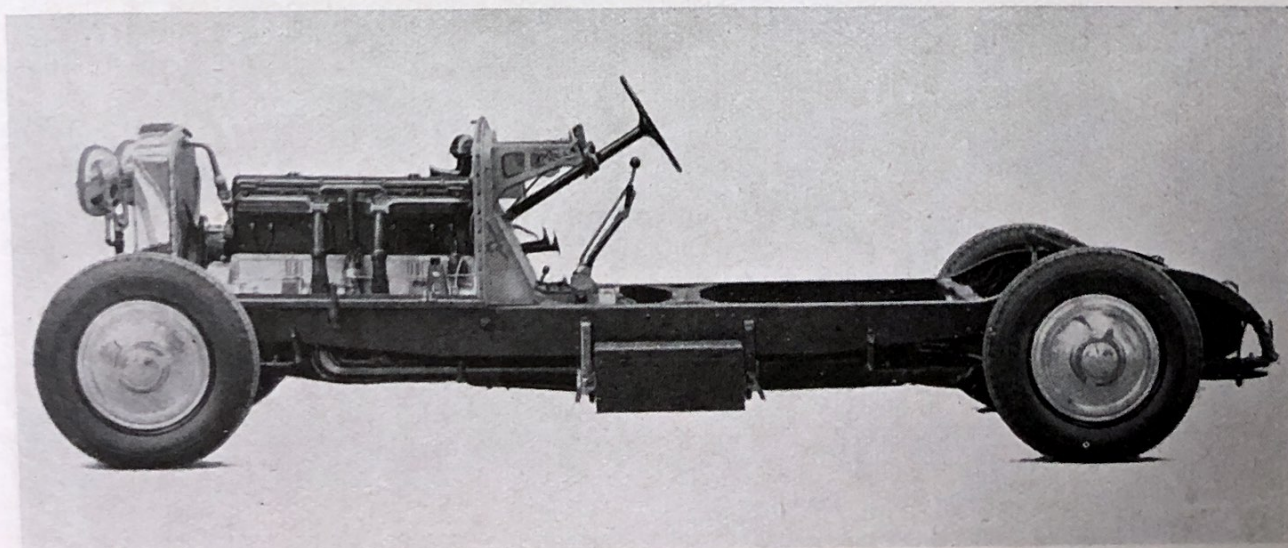
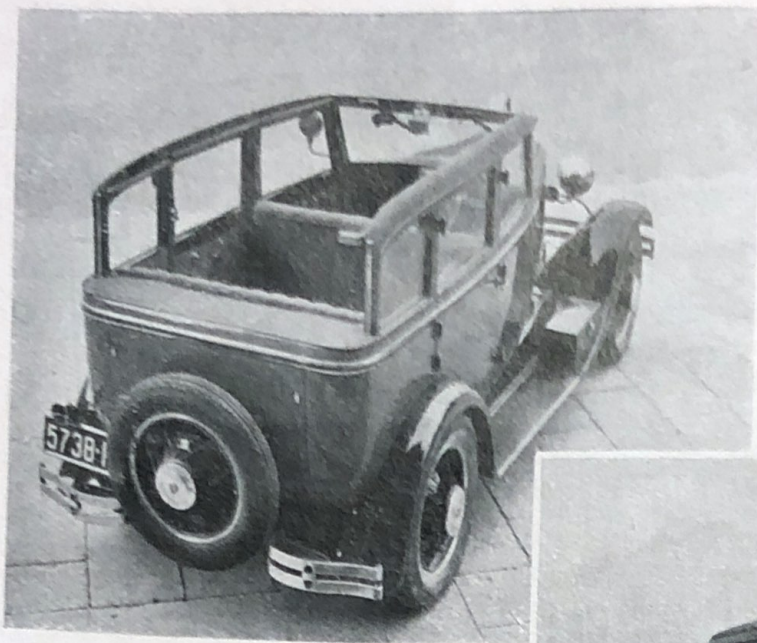
ni dell'automobilismo, che hanno dinnanzi a loro un avvenire pieno di promesse, non soltanto per il bisogno nazionale, ma anche per l'esportazione in quei paesi dove difettano le comunicazioni ferroviarie e dove si stanno ora aprendo strade o sistemando quelle esistenti per l'esigenza del traffico automobilistico.

Dagli autobus agli autocarri, dagli omnibus ai *taxi*, dalle autopompe ai carri per le spazzature, dai carri per soccorsi di urgenza ai modelli per mostre o vetrine ambulanti, dal mastodontico fino al più leggero veicolo, tutto era esposto in questo vastissimo reparto che non era stato neppur sufficiente a soddisfare la richiesta di posteggi, se qualche Casa di Milano aveva reputato conveniente di istituire un servizio speciale per trasportare la clientela, fino ai saloni di esposizione e vendita in officina.

I visitatori hanno ammirato gli autobus interurbani per autolinee di grande turismo, giganti della strada, che possono comodamente trasportare fino a trentacinque o quaranta persone ospitate in comodissime poltrone, ed offrono il migliore godimento turistico con il cielo della carrozzeria interamente apribile; i veicoli per il trasporto di persone su autolinee postali o turistiche; gli omnibus interurbani; gli autobus già in servizio in alcune delle maggiori città e che ad ogni nuova rassegna dimostrano con quanta cura e con quanto studio si tenda a rendere sempre più confortevole, più pratico, più sicuro questo servizio cittadino destinato in molti casi a sostituire, se non proprio a soppiantare, i tranvai elettrici.

Nel campo dell'autoveicolo industriale per l'autotrasporto la Fiat ha presentato una novità assoluta per l'Italia, di grande importanza economica. Si tratta dell'autocarro a naf-

CHÂSSIS ISOTTA-FRASCHINI 8 B.

TROSFORMABILE «MALOV»: LA VETTURA APERTA - LA VETTURA CHIUSA.

ta, che rappresenta una vera e propria rivoluzione economica negli attuali sistemi di trasporto merci. La nuova serie di autocarri di merci a grande portata è provvista di un nuovo tipo di motore Fiat a nafta a quattro tempi, funzionante secondo il ciclo Diesel.

Non si tratta quindi di un comune motore a scoppio adattato per l'uso di carburante pesante; ma di una realizzazione del moderno motore Diesel veloce a iniezione diretta del combustibile in ciascun cilindro; motore che non solo non comporta gli organi più bisognosi di manutenzione e revisione (quali il magnete, il carburatore, le candele, l'alimentatore, ecc., che sono tutti soppressi) ma presenta alcuni notevoli vantaggi e cioè un rendimento termico assai elevato a tutti i regimi e a tutti i carichi; l'utilizzazione di un combustibile che costa meno della terza parte della benzina e che non è nè esplosivo nè infiammabile; assoluta sicurezza e regolarità di marcia indipendentemente dalla temperatura esterna e dal carico; la robustezza, la durata e la semplicità di condotta; l'avviamento elettrico sicuro ed immediato a nafta.

Naturalmente questa novità nel Salone degli autoveicoli industriali ha richiamato l'attenzione dei tecnici e di quanti si interessano ai trasporti automobilistici. L'assicurazione data che, in conseguenza del maggior rendimento del motore e del mite costo del combustibile, la spesa occorrente per tonnellata-chilometro con questi autocarri a nafta è all'incirca la quinta parte di quella occorrente con i migliori autocarri a benzina, non poteva che suscitare la maggior curiosità e il più interesse.

Il Salone italiano 1931 sarà anche per questo ricordato da quanti vivono attorno ai motori e ne conoscono e ne prevedono le grandi possibilità.

A. C. ROSSINI.

CARTA AERONAUTICA D'ITALIA AL 250.000

Della nuova *Carta* sono stati pubblicati finora:
I... fascicolo di 6 fogli (*Bolzano-Merano, Trento, Verona, Venezia, Ravenna, Pesaro*):
II... fascicolo di 6 fogli (*Belluno, Brennero, Udine, Trieste, Fiume, Quarnaro-Zara*):
III. fascicolo di 6 fogli (*Bergamo, Brescia, Nizza, Cuneo-Imperia, Genova, Pisa*):
ogni fascicolo: per i Soci del R. Aero Club d'Italia . . . . L. 7.—
» » per i Soci del T. C. I. . . . . » 8,50
» » per i non Soci del T. C. I. . . . . » 12,—
(più L. 1,50 per spese di spedizione raccomandata nel Regno e Colonie.)

È di imminente pubblicazione il fascicolo IV (*Aosta, Domodossola, Como, Susa, Torino* e *Milano*).
(Dirigere le richieste all'Amministrazione del T. C. I., Corso Italia, 10 - Milano).

SILENZIOSA Ravenna, grande è il fascino della tua bellezza, solenne il monito dei tuoi ricordi! Nell'ombra severa delle basiliche le grandi immagini musive sbarrano le pupille con una fissità conturbatrice: sembrano attonite per l'ammirazione che gente d'ogni epoca e d'ogni stirpe tributa a questo prodigio della bellezza, vittorioso degli uomini e degli eventi.

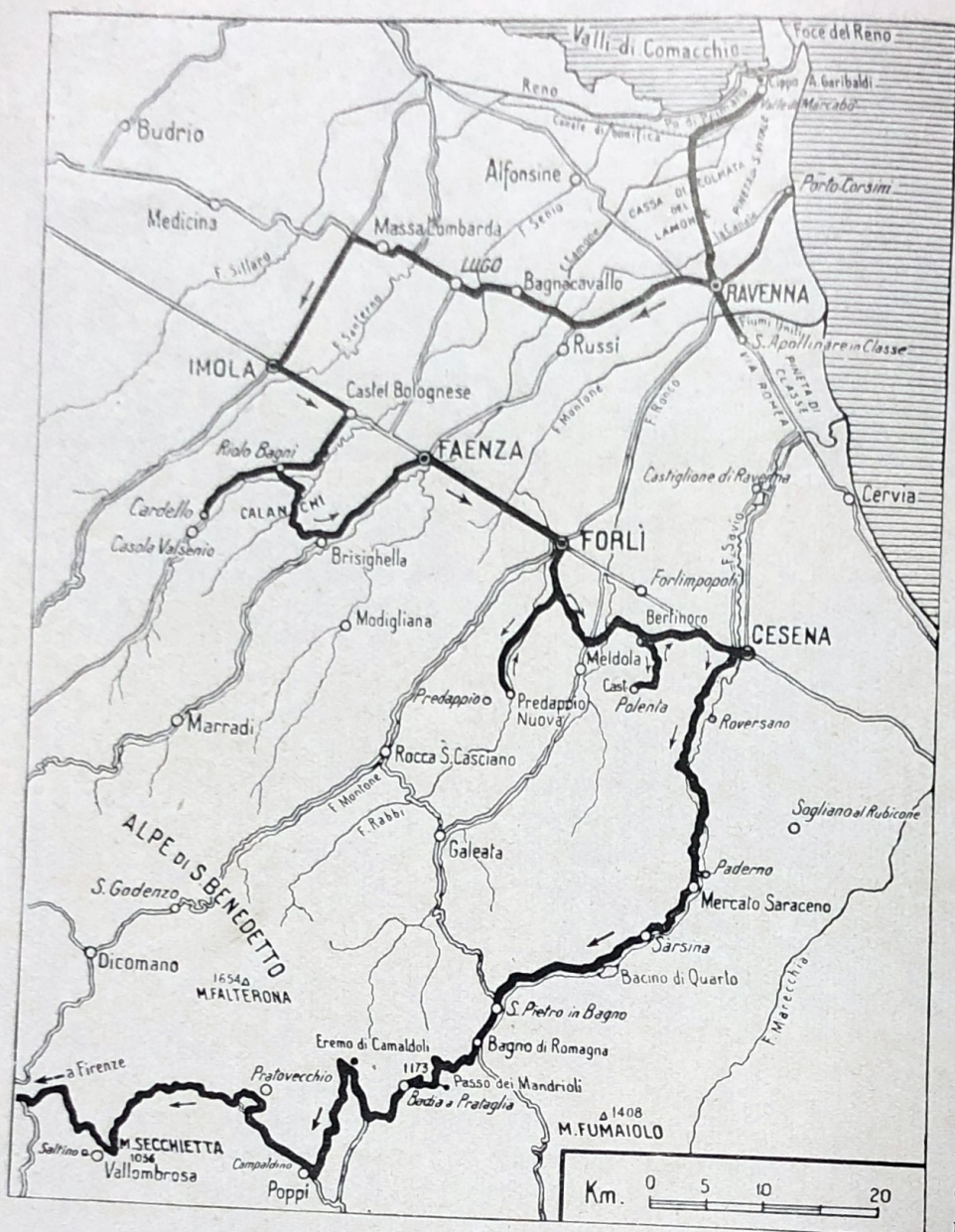
Noi non saremo insensibili a questo richiamo dell'arte, come non vorremo privarci della raccolta poesia che spira dalle solitarie strade memori dei vecchi tempi; ma non è questo solo che qui ci invita nel folgorante giugno sacro alle promesse di Cerere. Accanto alla sua bellezza antica, serba Ravenna una bellezza nuova che deve pur essere conosciuta e ammirata: quella del lavoro, per cui le tristi paludi, che furono insieme la sua difesa e la sua condanna, sono ora trasformate in ubertose campagne. Noi ci divincoleremo dunque dalla malìa della « dolce morta » e ci avvieremo per la vasta pianura, in cui la pineta dantesca mette una cupa nota di colore e il riflesso dei canali, perdentisi rettilinei all'orizzonte, testimonia di una saggezza idraulica redentrice.

Il dramma di una regione.

Eccoci infatti sulla strada di Sant'Alberto, attraverso alla « Cassa di colmata del Lamone ». In questa plaga, che ci si presenta oggi rivestita di messi e di prati, tra il festoso garrire dei pioppi, era sino a non molti anni or sono il triste riflesso delle acque morte.

Il dramma secolare di questa terra, meriterebbe un cenno ben più vasto di quel che non ci sia consentito di dare. L'enorme quantità di detriti trascinata dalle correnti dei fiumi, aveva finito per sollevare l'alveo di questi al disopra del livello delle campagne, condannate così all'impaludamento, sia per la impossibilità di scolo delle acque piovane e sorgive, bloccate anche verso il mare da una serrata linea di dune, sia per la facilità di straripamento delle acque dei fiumi lungo le falde del cono di deiezione. La prima e più antica difesa fu quella delle arginature, e forse le prime opere risalgono ai Pelasgi e agli Etruschi, maestri nell'arte idraulica; ma la decadenza politica di Ravenna segnò la fine di questa difesa della laguna, e le acque invasero il territorio, indugiandovi in paludi mefitiche, mentre le bellette dei fiumi stendevano una funerea coltre sugli avanzi di civiltà antiche e potenti. Ravenna, la fastosa capitale dell'Impero d'Occidente, poi capitale dei Goti, poi sede dell'Esarcato, divenne una triste e misera città di provincia in cui le impronte dell'antico dominio ponevano una nota di beffarda ironia.

Solo nel secolo XIV, nel tempo in cui Dante era ospite dei Polentani, i lavori di bonifica furon ripresi, e a quanto pare con grandi mezzi, se nel 1400 Ostasio da Polenta poteva dichiarare che « tutti gli uomini del territorio erano occupati alle escavazioni dell'alveo del Lamone ».

Le movimentate vicende di questo fiume, che darebbe facile ispirazione a chi volesse rappresentarlo in sembianze e atteggiamenti umani secondo l'antica maniera, meritano un cenno particolare. Nel 1504, allorchè Gregorio XIII iniziò quella bonifica che da lui prese il nome di Gregoriana e che redense 12 mila ettari di terreno, il Lamone — che aveva vagato disordinatamente per la pianura di

CARTINA SCHEMATICA DEL NOSTRO VIAGGIO DA RAVENNA A FIRENZE ATTRAVERSO ALLE LOCALITÀ PIÙ CONSIDEREVOLI PER BELLEZZE NATURALI, ARTE, STORIA, E PRODUZIONE.

San Vitale — fu immesso nel Po di Primaro all'altezza di Sant'Alberto. Questa sistemazione però costituiva tal pericolo per le Valli di Comacchio, che nel 1599 l'irrequieto fiume fu restituito al suo vagabondaggio per la piana ravennate. Libertà provvisoria, a cui seguì nel 1605 la nuova immissione in Primaro, di dove tuttavia fu distolto ancora, dopo soli due anni, per condurlo a bonificare le Valli di Savarna. Ma poichè anche i fiumi, si vede, hanno le loro suscettibilità, così un bel giorno, sugli albori del Settecento, decise di rompere i ponti... e gli argini con l'idraulica ufficiale e « fece parte per sè stesso », aprendosi bel bello la sua strada al mare.

Fu solo nel 1839, allorchè il Lamone si riversò per le campagne con una rovinosa violenza di cui resta tuttora in quei luoghi un mesto e pauroso ricordo, che il problema della sua sistemazione fu posto in termini più organici e razionali e che al criterio delle arginature si pensò di sostituire quello della utilizzazione delle stesse torbide del fiume per sollevare il livello dei terreni circostanti. *Similia similibus curantur*: quella stessa belletta, che aveva cagionato nei secoli un disordine idraulico così pernicioso, veniva utilizzata come rimedio al proprio male. E fu saggio consiglio.

Ebbe inizio così quella bonifica per colmata, che costituisce uno dei classici esempi del genere e che ha già trasformato circa 7000 ettari di palude in terreno salubre e produttivo. Se si pensa che dove era prima deserto, sterilità e malaria si producono ora circa 400 mila quintali di foraggi, 60 mila di grano e 450 mila di barbabietole da zucchero, non si può non pensare a quello che Carlo Cattaneo diceva a proposito delle grandi irrigazioni lombarde: « Come atto di intelligenza l'alta coltura appartiene all'Italia, quanto la navigazione a vapore appartiene all'America e le ferrovie all'Inghilterra ». Atto di intelligenza, sì, ma anche di fede: di quella fede che muove le montagne, e fa deviare i fiumi, e crea il regno della vita dove imperava la morte.

Ma la virtù bonificatrice dei Ravennati non è tutta in questo sistema per colmata, che può dirsi veramente italiano e romagnolo se fu il grande faentino Evangelista Torricelli ad applicarlo per primo in Val di Chiana; essa

(*fot. Sommariva, Milano*)
UNA TIPICA VEDUTA DELLE BONIFICHE RAVENNATI. I CANALI COLLETTORI DELLA BONIFICA DEL LAMONE IN LOCALITÀ TRE PONTI.

si esplica — cosa forse unica al mondo — nella applicazione simultanea dei più diversi sistemi: per colmata, per scolo naturale, per sollevamento meccanico, ai quali va aggiunto quel sistema misto che si vale di tutti i metodi convenientemente integrati. Nè va dimenticata la bonifica montana dei Calanchi, sulla quale avremo modo di ritornare.

Femminilità eroica e soave.

Ora che abbiamo celebrato la gloria del lavoro, ammirando un'impresa che presenta aspetti di grandiosità veramente romana (notevolissima, la grande botte a sifone sottopassante con tre canne il fiume Santerno, nella classica bonifica in destra di Reno), sostiamo dinanzi a un umile sasso che si perderebbe facilmente nella pianura solitaria, se non fosse la segnalazione dei garruli pioppi che lo vigilano. È il cippo d'Anita Garibaldi, eretto nel luogo ove il corpo di Lei, spentasi nella fattoria Guiccioli fra le braccia dell'Eroe che dovè subito abbandonarla, venne sotterrato frettolosamente nell'agosto del 1849.

« Il vento marino — narra Pier Desiderio Pasolini — sollevò la sabbia arida: presto a fior di terra comparve la forma del cadavere; cani vaganti e inquieti frugarono, rasparono intorno, scopersero e addentarono una mano e parte dell'avambraccio ». Lugubre vicenda, che contrasta atrocemente con quella figura eroica e soave. La fantasia del popolo romagnolo, aiutata dalla devozione per la causa garibaldina, creò subito la sua leggenda, e favoleggiò di una grossa meteora color di sangue che avrebbe solcato il cielo nell'attimo stesso in cui Anita spirava.

Cogliamo il fiore di questa poesia popolare e dimentichiamo le cose tristi e paurose. La Pineta di San Vitale ci attende. Non è più, purtroppo, la « foresta spessa e viva » di Dante, ma serba ancora gran parte del suo fascino antico e ci sarà prodiga di ombra e di ristoro. Poco lungi, negli arenili che ogni anno avanzano sul mare, la Pineta risorge in nuove piantagioni, che restituiranno a Ravenna, malinconiosa regina, la sua verde corona.

L'altra Pineta dantesca, quella che si distende a sud della città, verso il Savio, potremo ammirarla da lungi, visitando la superba basilica di Classe; il che ci consentirà

(*fot. Gorini, Lugo*)

DOVE UN TEMPO ERA PALUDE E STERPAGLIA È OGGI IL TRIONFO DI FLORA E DI POMONA. MELI IN FIORE NEI FRUTTETI DI MASSALOMBARDA.

di osservare la sistemazione dei Fiumi Uniti, opera settecentesca grandiosa e memoranda.

Classe, lo dice il nome, era porto sicuro per la flotta romana, ma ora l'Adriatico è lontano, e Ravenna deve accontentarsi del placido canale Candiano che la congiunge a Porto Corsini. Seguiamolo anche noi, lungo la bella strada che lo costeggia, e giungeremo all'Adriatico, riposante visione dopo quella assolata delle *larghe* (1), sterminato mare anche esse, su cui le nubi trascorrono come fantasmi richiamando lo spirito alla titanica lotta che quivi si svolse tra i barbari e il morente Impero di Roma.

Torniamo alla realtà, e gustiamo in letizia il brodetto di pesce, che forma la specialità gastronomica del lido romagnolo. E se, per fortunata combinazione, ci sarà dato di udire tra la pineta e il mare la sinfonia vocale dei « Canterini », sentiremo nell'animo una grande dolcezza, e meglio intenderemo la vergine poesia di questo popolo, pur così rude all'aspetto e così vigoroso nelle opere di guerra e di pace.

(1) Così chiamasi nel Ravennate il « seminativo nudo » costituito dai terreni bonificati. Cfr. A. BANDINI BUTI - « Passeggiata sul Basso Savio » ne *Le Vie d'Italia* dell'ottobre 1930, pag. 760.

Guerra? Oh, la triste parola non richiama qui le raccapriccianti immagini del Rubens e del Callot, ma evoca un giocondo squillo di fanfare, un palpitare d'anime e di bandiere sotto il sole. Così ti penseremo, Francesco Baracca, gloriosa aquila di Romagna, visitando la tua Lugo e inchinandoci alla santità dei tuoi cimeli!

Dalla palude al frutteto.

Ecco i pingui frutteti di Massalombarda. A vederli fioriti a primavera, si direbbero creati da uno spirito poetico che ne abbia voluto adornare la sua terra, per intimo e amoroso compiacimento; ma se poi li vedete nella tarda estate, quando i turgidi frutti incurvano i rami degli alberi, allora sentite che c'è sotto qualche cosa di più concreto e che quella bellezza non era che il presupposto primaverile della ricchezza.

Anche qui s'è compiuto il miracolo: si pensi che quando i fuorusciti lombardi (bresciani o mantovani? l'ardua sentenza agli storici, non ancora concordi) ebbero in consegna dagli Imolesi questa plaga perchè la risanassero e coltivassero — donde il nome di Massa Lombarda — v'erano ancora dovunque palude e

(*fot. Cattani, Faenza*)

COME L'UOMO VINCE IL CALANCO: LE STUDIATE OPERE DI IMBRIGLIATURA.

decorativi, essa ci appare ancora maschia come la grande anima che ospitava, alla quale ispirazione e saggezza furono maggior compenso che la fortuna.

Ed ora addio, verde leggiadria del paesaggio! Entriamo nella triste zona dei Calanchi. Dove sono più i rigogliosi querceti che ammantavano questi colli? Qualche rovere secolare resta ancora a proteggere i casolari contro il vento della montagna, o si erge ancora qua e là contro il cielo, in gruppi fronzuti che richiamano talune visioni paesaggistiche dell'Ottocento; ma la provvidenziale foresta è sparita, travolta dall'incomprensione e dalla speculazione degli uomini, e con essa è sparita — come sempre accade — la coltre di terreno coltivato che proteggeva le làbili argille dall'impeto corroditore delle acque.

sterpaglia. Ora il luogo è sacro al trionfo di Flora e di Pomona, e a decine di migliaia di quintali si conta la produzione di mele, pere, pesche che, sapientemente confezionate in moderni stabilimenti, si irradiano per le mense italiane e straniere.

Nel 1926 i frutteti di Massalombarda coprivano con le loro 217.328 piante la bella estensione di 671 ettari e davano una produzione complessiva di 73.994 quintali, di cui appena 15.276 venivano consumati in Italia. Il rimanente veniva assorbito dai mercati europei, e la sola Germania se ne accaparrava la bellezza di 43.000 quintali.

Riponiamoci tosto in cammino, chè la « via lunga ne sospigne ». Sfioriamo appena Imola, operosa e ridente nella sua cerchia d'orti, in cui anche la trista ombra del Valentino sembra farsi serena — non forse nobile e bello ce lo raffigura il ritratto raffaellesco? —, attraversiamo rapidamente Castel Bolognese, ancora serrato tra le sue mura come quando i Bolognesi lo eressero nel tardo Trecento a presidio della Via Emilia infestata dai malandrini, diamo un saluto a Riolo, orgogliosa delle sue acque salutari e della sua antica e nuova bellezza, e per la valle del Senio, giungiamo al Cardello, la bella casa di Alfredo Oriani. Benchè restaurata con intendimenti

VASARO FAENTINO ALL'OPERA. (DA UNA VECCHIA STAMPA).

(*fot. Celli, Forlì*)
LA CHIESA E IL CAMPANILE DI S. MERCURIALE, LEGITTIMO ORGOGLIO DEI FORLIVESI.

Una tragica bellezza.

Una rude e tipica bellezza è serbata a questi Calanchi con le loro incisioni a ventaglio, i loro pinnacoli e le loro creste, che, se abbagliano riarsi sotto il sole, possono nel plenilunio dare una impressione di costruzioni gotiche gigantesche e primitive; ma è il fascino decadente delle cose malate, una monumentalità che sa di rovina e di malinconia. L'impeto delle acque che corrode e assottiglia le creste argillose, l'accanimento del sole e del gelo che le inaridisce e le squama, avevano condannato questi colli, un tempo così ameni, alla sterilità e al disgregamento. Ma ecco che anche qui l'opera dell'uomo è intervenuta: e nel regno della morte torna a rifiorire la vita.

Qui, come nella pianura ravennate, assistiamo alla titanica lotta per la conquista del suolo; ed è commovente vedere come l'uomo contenda a palmo a palmo il terreno alla frenesia del torrente, costruendo, con dura e studiata fatica, briglie e ripari sotto gli scoscendimenti, facendo saltare con l'esplosivo le creste più indomabili, guadagnando le pendici a poco a poco con la morbida coltre dei coltivi. L'azione si svolge sotto il duplice aspetto della difesa della montagna — e conseguentemente della pianura insidiata, per la disgregazione di quella, dall'apporto detritico dei torrenti — e dello sfruttamento agrario; e in ambedue i campi il Consorzio Bacini Montani di Brisighella ha conseguito risultati più che considerevoli.

Il Lamone, che lasciammo, verso la marina, incatenato dalle studiate opere, ci torna incontro nella sua conca aprica da Brisighella a Faenza. Questa città prosperosa, che serba ancora tanta parte del sorriso della Rinascenza, è universalmente celebrata per le sue ceramiche, e noi non potremo privarci della gioia di conoscere la culla di quest'arte e di ammirare, nell'apposito Museo, i cimeli della sua gloria presente e passata. Reduci dalla triste plaga ove l'argilla è simbolo di desolazione, non potremo non restare perplessi nel considerare come, sotto l'abile tocco dei vasai, eredi di una esperienza secolare, questa stessa materia si trasformi in opere leggiadre, che consacrano la fama e costituiscono la ricchezza di un paese.

Riprendiamo la Via Emilia, che già percorremmo da Imola a Castel Bolognese, ma che ora, se qualcosa del polline orianiano, dopo la visita del Cardello, avrà aderito al nostro spirito, ci apparirà animata di gloriosi fantasmi, così come apparve ad Alfredo Oriani che le dedicò una delle pagine più sostanziose e più ispirate della sua opera.

Poi ecco spuntare le torri di Forlì dominate dal campanile di San Mercuriale, vero stendardo di pietra. Forlì, onusta di storia e fervida di mercati, meriterebbe qualcosa di più che una breve sosta, anche per ammirare il prodigio della sua rinàscita, delle molte opere nuove che dànno grazia e sorriso al suo volto di vecchia guerriera, ma il tempo incalza. Dalla porta di Ravaldino, presso la rocca che reca il nome e ricorda il gesto disperatamente eroico di Caterina Sforza, riprenderemo la strada del monte, per raggiungere Predappio Nuova appena sorta, candida e ridente, attorno all'umile casa ov'ebbe i natali Benito

(fot. Bezzi, Ravenna)

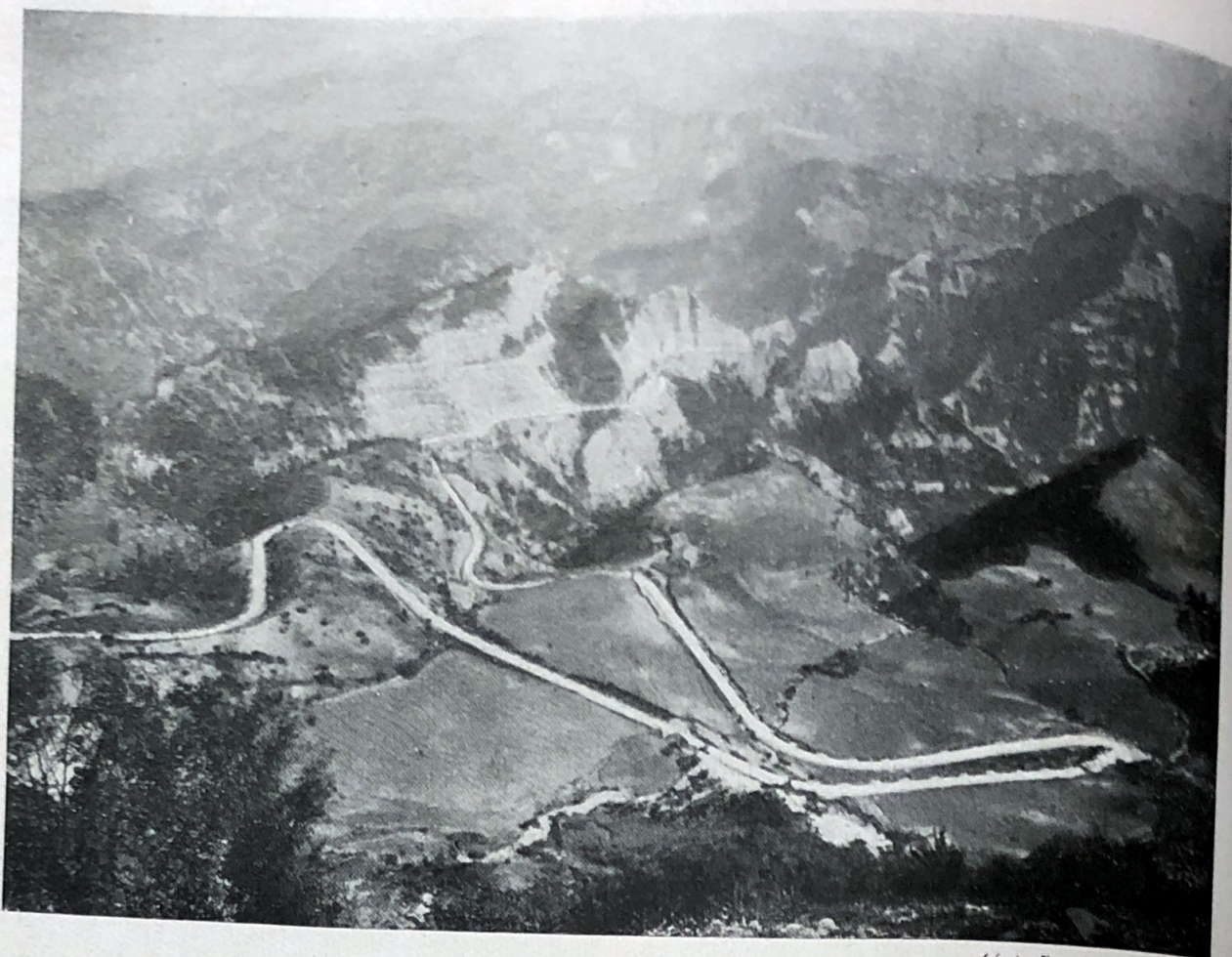
BERTINORO - LA ROCCA E IL PAESE VISTI DAL MONTE DEI CAPPUCCINI, NELLO SFONDO DELLA PINGUE PIANURA FORLIVESE.

Mussolini e presso la tomba della Madre di Lui, meta di devoti pellegrinaggi. Dalla pittoresca chiostra dei colli leva la sua mole rinnovata la Rocca delle Caminate, che irradia a sera, su tutta la Romagna, la luce tricolore del suo faro.

Il paese dell'ospitalità e del buon vino.

Una corsa tra gli ameni colli e la ubertosa pianura, una laboriosa salita, ed eccoci a Bertinoro, aereo balcone sulla Romagna, sacro all'ospitalità, di cui serba il simbolo nella colonna degli anelli, recentemente ricostruita e raffigurata nel suo stemma.

Poco lungi è Polenta, ove ebbe nido «l'aquila» che dominò Ravenna e che dette ospitalità e conforto al grande esule fiorentino. Ivi la leggenda vuole che nascesse Francesca da Rimini, e se voi sarete propensi alle rievocazioni poetiche potrete raffigurarvi presso l'antica chiesa l'immagine della tragica donna, o sentire quell'« oblio lene della faticosa vita » di cui ci parla la dolcissima Ode carducciana. O forse il ricordo di Enotrio Romano vi richiama piuttosto che Bertinoro è la terra classica dell'Albana? Sicuro, qui ha il suo centro produttivo quel biondo esilarante vino che, secondo la leggenda, un grande personaggio avrebbe qualificato « degno di bersi in oro », determinando la presunta definizione del luogo. Tutto un trionfo di vigneti sono infatti questi colli, e bei festoni di viti d'Albana e di Sangiovese ci accompagnano sino a Cesena, « donna di prodi ». Tale la disse il poeta, e la sua storia dimostra che la prodezza non le fa difetto, dalla battagliera femminilità di Cia degli Ordelaffi alla gentilezza armata di Renato Serra che i sogni della giovinezza pensosa immolò alla gloria della Patria.

Ma il valore storico non opprime la vita produttiva di questa città, centro di fiorenti industrie e di opimi mercati; e proprio qui avremo agio di ammirare superbi esemplari di quella Razza Bovina Romagnola Gentile, che costituisce una delle maggiori conquiste della zootecnica italiana. Frutto di una rigorosa selezione e di un razionale allevamento, essa ebbe la sua culla nella tenuta Torlonia di San Mauro, sacra alla giovinezza di Giovanni Pascoli. Bella e significativa coincidenza, che lega il nome dell'ultimo erede di

(*fot. Bezzi, Ravenna*)

SUGGESTIVO PANORAMA DI CRESTE APPENNINICHE CON LA BELLA STRADA CHE ADDUCE AL PASSO DEI MANDRIOLI.

Virgilio al trionfo di quelle candide creature « che il mite Virgilio amava ».

Una parentesi di tristezza.

I segni di questa prosperità agricola ci accompagneranno anche nell'alta Valle del Savio, congiunti a quelli di un progresso industriale che si impernia soprattutto sulla estrazione e lavorazione dello zolfo, nella zona di Formignano, Mercato Saraceno e Borello.

Una parentesi di tristezza: poco lungi da Mercato Saraceno, a Paderno, ebbe i natali ed ora vi ha l'eterna pace Sandro Mussolini la cui tragica vicenda tanta commozione destò nell'animo degli italiani. « Morte fura prima i migliori », diceva il Petrarca, e il destino di questa nobile giovinezza sembra confermare la triste verità del Poeta.

Riponiamoci in cammino. Salutiamo, passando, Sarsina umbra e romana, l'orgogliosa patria di Plauto, che rivela e custodisce con amorosa cura i cimeli del suo passato.

Poi ecco, rivelazione improvvisa e gradita, la distesa azzurra del bacino di Quarto, costruito nel 1926 per dare energia elettrica alle valli del Savio e del Marecchia.

Passato Bagno di Romagna, ricca di antiche memorie e di salutari acque (1), attacchiamo di buona lena la salita per il Passo dei Mandrioli, da cui potremo godere una superba visione dell'alta Romagna e delle opere idrauliche e forestali che vi si stanno compiendo.

Ed eccoci arrivati nel Casentino che un virtuoso poeta del Settecento diceva « onor dell'Alpi e delle Muse albergo ». La grandiosità dei monti che lo ricingono, l'arcadica grazia delle vallate, la verde meraviglia dei boschi, la poesia dei ruscelli « freschi e molli » cantati da Dante e dal D'Annunzio, l'imponenza dei castelli che coronano le cime e degli eremi che si annidano fra le gole, fanno di questa zona una delle più attraenti della Toscana.

Dalla strada nazionale dei Mandrioli, Badia Prataglia ci appare dall'alto con la delicata grazia di un presepe, e invita a sostare tra

(1) I Lettori ricorderanno l'articolo di U. CONSOLE su « Bagno di Romagna », pubblicato ne *Le Vie d'Italia* di aprile 1931, pag. 315.

l'ombra folta dei suoi boschi e sul fresco tappeto dei suoi prati.

Tra eremi e castelli.

A Camaldoli non ci accontenteremo di gustare le delizie di questo recesso monastico affogato fra il verde e veramente propizio ai « pensier contemplativi », ma vorremo conoscere *de visu* una moderna e benemerita istituzione: il vivaio forestale che assicura il perpetuo rigoglio e la progressiva espansione della meravigliosa abetina cara a San Romualdo. È con un senso di commozione che nella *Regula Vitae Eremiticae* camaldolese del '500 vediamo raccomandata la cura della selva con una fermezza che arriva sino alla minaccia di scomunica verso i danneggiatori delle piante. Questi eremiti, ai quali si deve la salvezza di tanta parte dell'antico patrimonio intellettuale, accomunavano nello stesso amore i superbi codici miniati e le umili creature del bosco, dimostrando una integrità spirituale che si risolve nella più perfetta celebrazione di Dio.

(*fot. Alinari*)

POPPI - IL CASTELLO DEI CONTI GUIDI, IN CUI S'IMPERNIA TANTA PARTE DELLE ANTICHE VICENDE DEL CASENTINO.

Dalla Croce alla spada: dopo l' eremo di San Romualdo, ecco il maschio castello dei Conti Guidi, in quel borgo di Poppi che il Vasari diceva *agri Clausentini caput*. Esempio classico di quell'architettura toscana che sapeva contemperare le esigenze dell'armonia e dell' eleganza con quelle della destinazione guerriera, quest'edificio, non per nulla legato al nome di Arnolfo di Cambio, ci trasporta nel pieno della storia fiorentina pugnace e leggiadra a un tempo.

Un'ultima sosta faremo a Vallombrosa, delizioso recesso, già ampiamente descritto nel nostro fascicolo precedente (1); dopo di che, con un radicale cambiamento di scena, le dolci colline e la ferace conca dell'Arno ci accompagneranno alla meta ultima del nostro viaggio: Firenze.

Un viaggio dantesco.

La nostra giornata è finita. Anzi, sono finite le nostre cinque giornate, poichè, — ormai possiamo dirvelo — questa fugace rassegna di opere e di bellezze altro non è che la rappresentazione sintetica, e certo inadeguata, della escursione indetta dal nostro Sodalizio dal 3 al 7 giugno p. v., e di cui i Lettori possono trovare il programma poche pagine più avanti, nella « Vita del Touring ».

Viaggio che si potrebbe dire dantesco, sia perchè compreso tra le due grandi parentesi di Ravenna e di Firenze, sia perchè allacciante una serie di località dantesche quale nessun altro itinerario potrebbe offrire. Ma il suo speciale significato sta nella granda varietà dei paesaggi, nella ricchissima gamma delle attività umane antiche e nuove, nella presentazione di un panorama storico e artistico che comprende tutte le epoche.

Veramente questa escursione del Touring, così felicemente concepita, ci fa pensare a quel nobile spirito d'oltr'Alpe che disse la nostra Patria sintesi dell'universo.

ANTONIO BANDINI BUTI.

---

(1) R. MICHELESI - « Vallombrosa » ne *Le Vie d'Italia* aprile 1931, pag. 295.

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

Il Commissariato del Turismo.

Il Consiglio dei Ministri, ha approvato, su proposta del Capo del Governo, uno schema di provvedimento con il quale si istituisce, alla dipendenza del Capo del Governo stesso, un Commissariato per il Turismo con il compito di dirigere e coordinare tutte le attività concernenti il turismo, di promuoverne lo sviluppo e di vigilare su tutti gli enti, istituti, organizzazioni e comitati, che svolgono azione nel campo turistico. A Commissario per il turismo è stato designato l'onorevole avvocato Fulvio Suvich attuale Presidente dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche.

È evidente la notevole portata del provvedimento, sia nei riguardi dell'organizzazione turistica nazionale in genere, sia nei riguardi dell'influsso che un più adeguato coordinamento di essa avrà sulla bilancia economica italiana. Va rilevato inoltre che il Capo del Governo, nell'intento di dare maggiore sviluppo alla propaganda e all'organizzazione turistica, con il provvedimento attuale viene ad avocare a sè la trattazione e la disciplina di tutti i problemi che vi si riferiscono. Il provvedimento è inoltre di particolare importanza in questo momento in quanto, in attesa del superamento della grave depressione economica mondiale, tutti gli Stati vengono dedicando più intense cure allo sviluppo della propaganda, per attirare le correnti turistiche a loro vantaggio. Paesi di antiche e di recenti tradizioni turistiche, Stati d'Europa, d'America e dell'Estremo Oriente, possedimenti coloniali, africani ed asiatici, sono ormai scesi in lizza con ricchezza di mezzi e con intensità di azione. Anche il moderno continuo progresso delle comunicazioni terrestri, marittime ed aeree, che hanno avvicinato i continenti e che offrono possibilità impensate di sviluppi turistici, impone a tutti gli Stati, che dal turismo ritraggono cospicui benefici, una più attiva vigilanza ed ogni più pronta azione. Il nuovo Commissariato oltre ad avere vasti compiti di propulsione, avrà la facoltà coordinatrice di tutte le attività e manifestazioni turistiche, sia nei riguardi delle amministrazioni statali, sia nei riguardi degli enti pubblici e privati, nazionali e locali, che comunque operano nella sfera di questa importantissima branca dell'economia nazionale. In una sfera più ristretta, in rapporto a tale coordinamento ed ai fini di una migliore economia per l'impiego dei mezzi, spetteranno anche al Commissariato determinate funzioni di sorveglianza e di controllo.

Conferenza del Direttore Generale dell'ENIT a Budapest.

Nella sala della R. Accademia delle Scienze di Budapest, per invito del Governo Ungherese, il gr. uff. dott. Angelo Mariotti, Direttore Generale dell'ENIT ha tenuto una conferenza sul turismo in Italia e sulle relazioni turistiche italo-ungheresi.

Il conferenziere, ha rilevato la necessità di una trattazione sistematica del turismo, in vista della sua importanza come elemento di compensazione del *deficit* della bilancia economica internazionale in quei Paesi che presentano un'eccedenza di importazione sulla esportazione di merci.

L'Italia ha compreso tutta l'importanza del fenomeno turistico, ed i provvedimenti ivi adottati possono servire come esempio anche agli altri Paesi. Già prima della guerra mondiale esistevano notevoli enti turistici, come il Touring Club, il Club Alpino e l'Automobile Club; ma solo dopo venne fatto di considerare la politica turistica come una funzione di Stato, da svolgersi però con quella autonomia di gestione che è propria dei cosiddetti enti parastatali. Fu così creato l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche (ENIT), di cui l'oratore esaminò le principali attribuzioni assegnategli dalla legge nel campo alberghiero, in quello dei trasporti e comunicazioni, dell' istruzione professionale, ecc. Passò quindi alla trattazione di due funzioni dell'ENIT: quella della *propaganda* diretta (pubblicaz., cinematografie, conferenze, ecc.) e indiretta (organizzaz. di viaggi di studio, smentita a notizie false, ecc.); e quella della *statistica*, che permette di calcolare il movimento dei viaggiatori, la sua composizione quantitativa e qualitativa, la durata della permanenza e la spesa media del turista.

Disse poi che gli innegabili benefici economici del turismo non debbono però far perder di vista la sua importanza politica. Nessuna propaganda può esser più efficace della diretta percezione dei viaggiatori stranieri. Il turista che si reca in Ungheria si rende personalmente conto che la passione di patria non è un'artificiosa costruzione di diplomatici e di uomini politici, ma è invece l'espressione profonda di tutto il popolo che guarda ai suoi futuri destini. Così il turista che si reca in Italia si persuade che tutto il popolo italiano è al lavoro, tenace e disciplinato, stretto intorno al suo Re ed al suo Duce, con la ferma aspirazione di fare sempre più grande, rispettato, temuto il nome d'Italia nel mondo.

VITA DEL TOURING

Il Commissariato del Turismo in Italia.

Il comunicato ufficiale dell'ENIT (pag. 400) mentre dà notizia dell'istituzione del Commissariato del Turismo in Italia, ne specifica anche le attribuzioni e manifesta le speranze che tale istituzione fa nascere in quanti si interessano al grande movimento turistico internazionale, nel quale l'Italia ebbe e deve avere uno dei primissimi posti.

Il Touring non può se non associarsi con tutto il cuore alla festosa accoglienza che la stampa italiana ha fatto a tale istituzione. Non può non rilevare che la principale caratteristica e la più importante promessa risiedono appunto nell' essere stato il Commissariato del Turismo messo alle dipendenze dirette del Capo del Governo, ovviandosi così all'inconveniente che le provvidenze utili al turismo fossero di competenza di diversi Ministeri, ciò che ne rendeva meno sollecita l'adozione.

Col provvedimento indicato si viene ad accentrare in una sola volontà — e tutti sappiamo quanto energica — e in una sola direttiva — e tutti sappiamo quanto rettilinea — ogni disposizione che riguardi il turismo.

Ma un'altra ragione ha il Touring per compiacersi dell'avvenuta nomina di un Commissario, ed è che la scelta sia caduta sull'On. Fulvio Suvich, già Presidente dell'ENIT e che in tale qualità ha potuto compiere un'utilissima esperienza e dare la più chiara dimostrazione delle sue felici attitudini all'alto ufficio.

A lui la Presidenza del Touring rivolge anche pubblicamente le più sentite felicitazioni e l'augurio che dall'opera sua il turismo italiano possa trarre quei benefici che largamente sono stati ottenuti da Istituzioni analoghe nei Paesi a noi vicini.

Un nuovo volume della Guida dei Campi di Battaglia: « I soldati italiani in Francia ».

La Collana delle Guide dei Campi di Battaglia del Touring Club Italiano ha incontrato il maggior favore e la più larga diffusione nel pubblico.

Dal 1927 — anno nel quale apparve la prima edizione del primo dei 6 volumi della serie, quello relativo al Basso Isonzo — oltre centomila copie complessivamente dei volumi stessi sono state acquistate: successo questo assai lusinghiero e che, si può dire, ha corrisposto in pieno alla nostra aspettativa.

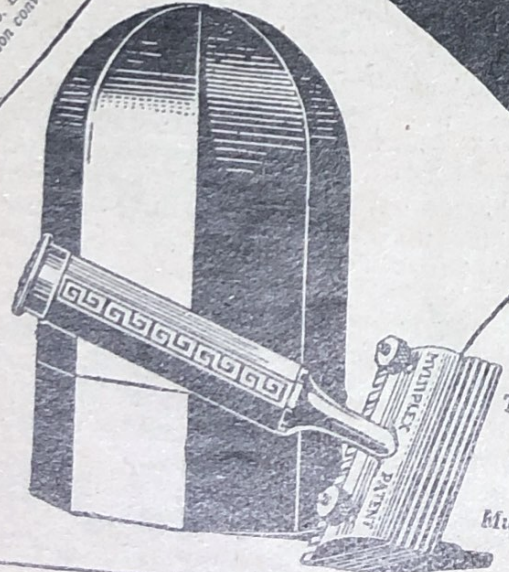
Già nel V volume della serie, e precisamente nell'Appendice in esso contenuta, un apposito breve capitolo era stato dedicato all'azione svolta dell'Esercito italiano sulla fronte francese. Ma al Touring è sembrato necessario di sviluppare tale succinto cenno adeguatamente all'importanza di tale azione — e specialmente allo scopo di fare apprezzare in giusta misura il largo contributo da noi portato, anche sui campi di battaglia di Francia, alla vittoria finale — dando alle stampe una speciale pubblicazione da inserirsi nella Collana suddetta e nella quale fossero esclusivamente e particolarmente illustrate le gesta gloriose dei nostri combattenti in terra francese.

La compilazione di essa venne affidata alla penna del nostro noto collaboratore Magg. Dott. Amedeo Tosti, che per incarico del T.C.I. si recò appositamente in Francia per raccogliere dati e fotografie e per compilare gli itinerari della visita al teatro delle gesta, ed ai Cimiteri dei gloriosi Caduti, di quel nostro II Corpo d'Armata la cui eroica condotta fu giustamente apprezzata e altamente elogiata in ripetute occasioni, sia dai Gen. Berthelot, Mangin e Humbert — comandanti, rispettivamente, della 5ª, della 10ª e della 3ª Armata francese, delle quali il II Corpo fece successivamente parte — sia dal Maresciallo Pétain che tanto eroismo volle consacrare nella sua storica lettera di commiato, riportata nel volume; sia infine dallo stesso nemico, fra altro nel suo Bollettino di guerra del 12 ottobre.

Con questo libro — arricchito da una originale ed abbondante documentazione fotografica, e nella cui Appendice è contenuto un breve cenno dell'eroico contributo recato alla causa comune dai Volontari Garibaldini nelle Argonne — il Touring ritiene di aver degnamente assolto lo scopo propostosi. Può veramente dirsi, a nostro parere, che questo volumetto chiuda degnamente il ciclo della nostra Collana di Guide dei Campi di Battaglia, illustrando le gesta di quei soldati italiani i quali, con sì largo e generoso tributo di sangue, rinsaldarono fra le due grandi Nazioni latine quei legami che l'affinità etnica e grandi pagine della storia dovrebbero rendere indissolubili.

La pubblicazione, che consta di 124 pagine e contiene 41 incisioni e 6 carte, è preceduta da una presentazione autografa di S. E. il Generale d'Armata Conte Alberico Albricci, comandante del II Corpo d'Armata durante l'intera sua permanenza in Francia.

Il volume è posto in vendita per i nostri Soci al prezzo di **L. 5** alla Sede (**L. 6** in Italia e Colonie; **L. 8** all'Estero). Per i non Soci i prezzi suddetti raddoppiano.

Il rasoio di sicurezza Multiplex è un istrumento perfetto e praticissimo, superiore a tutti gli altri. Merita che tutti lo conoscano e lo adoperino.
Ing. GIULIO GATTI CASAZZA
Appena vidi il rasoio di sicurezza Multiplex, compresi per intuito che si trattava di una novità eccezionalmente pratica: cominciai subito ad usarlo ed ebbi la convinzione che Multiplex è l'ideale dei Rasoi di sicurezza
Io non lo abbandonerò mai perchè da un conto molto preciso e minuzioso, ho tratto il resultato che Multiplex fa la barba cinque volte meglio di ogni altro rasoio e cinque volte più presto, resultato dovuto senza dubbio alle sue cinque lame che lavorano contemporaneamente
PIETRO MASCAGNI
LAURI VOLPI
Il Multiplex è una mano radiosa che leva il pelo con le carezze...
TRILUSSA
Il Multiplex non è un rasoio, non taglia, non rade, è una carezza che porta via la barba.
GIOVACCHINO FORZANO
MARIANO STABILE
Uso sempre il Multiplex. Lo trovo superiore a tutti gli altri rasoi
UMBERTO GIORDANO
Radersi con il Multiplex Safety Razor è come dare il buon giorno al benessere. La teca che lo racchiude ed il rasoio sono due degli oggetti che garantiscono l'eleganza quotidiana al possessore.
ARISTIDE SARTORIO
Il rasoio Multiplex moltiplica per cinque la gioia di radersi con una buona lama; divide per cinque la possibilità di trovarne una cattiva. E' il rasoio ideale per coloro che devono prepararsi ad un convegno d'amore. Le donne saranno particolarmente grate a questo rasoio, che rende la guancia del loro innamorato morbida e liscia come quella di Narciso.
GUIDO DA VERONA
Ci sono tanti rasoi che, ad adoperarli, fanno venir la barba: eccone invece uno che la fa andar via, in piacevole morbidissimo modo.
ARNALDO FRACCAROLI
M. DE BERNARDI
ADOLFO WILDT
Sono talmente soddisfatto del vostro magnifico «Multiplex» che ho voglia di radere persino la barba del mio «Boris Godunoff»
FEODOR CHALIAPIN
l'Ardito aguzzo divenuto imberbe in quintuplice taglio.
GABRIELE D'ANNUNZIO
Il Multiplex safety razor è un modello di eleganza e di praticità. Ora che l'ho apprezzato non saprei usarne uno diverso.
RUGGERO RUGGERI
Non vedo l'ora che mi cresca la barba per potermela radere nuovamente col Multiplex tanta è la gioia che mi procura.
ANTONIO GANDUSIO
Il Vostro Rasoio Multiplex rade gradevolmente ed alla perfezione. Usandolo si guadagna tempo.
GIANNI CAPRONI
L'elegantissimo Rasoio Multiplex, colle sue cinque lame splendenti rade perfettamente. Il Rasoio Multiplex ringiovanisce: mento nuovo e mente nuova!
P. T MARINETTI
SEM BENELLI
Adopero il Multiplex e lo trovo molto soddisfacente sotto ogni rapporto.
GUGLIELMO MARCONI
«Cinque dita
cinque secondi
cinque lamette
la barba è fatta....
Il rasoio si chiama Multiplex.»
E. PETROLINI.
Abbandonate i rasoi a lama unica
Il nuovo rasoio Multiplex di sicurezza a 5 lame inalterabili radenti contemporaneamente rade alla perfezione con una sola passata. Ha un dispositivo per radere nei punti difficili. Guarisce la pelle dalle irritazioni. Fa risparmiare tempo. Non si monta, non si affila e appena sciacquato si asciuga da sè.
Economico nell'uso, elegante, pratico ed ingegnoso nel suo meccanismo è unico nel suo genere e perfetto. Astuccio originale e rasoio cesellato.
Tipo Standard completo L. 20. Tipo argento L. 90 completo. Tipo oro al mille L. 130. Dai principali profumieri e coltellinai o franco di porto rimettendo vaglia a:
MVLTIPLEX
De Amicis, 21A - Milano
Crema di sapone Multiplex per radersi emolliente a grande rendimento. Tubo grande L. 6.
Serie di 5 lame Multiplex nuovo tipo L. 6.
MULTIPLEX
PATENT

Trieste ha perduto recentemente uno dei suoi figli migliori, e il Touring un suo autorevolissimo Capo Console, impareggiabile amico e collaboratore.

Il **Cav. Uff. Nicolò Cobolli** fu una delle più caratteristiche figure di patriota e di educatore della Venezia Giulia. Dopo aver trascorso la giovinezza in un fervido ambiente di cospirazioni nella nativa Capodistria, si recò ad insegnare nelle Scuole del Comune di Trieste, e il suo nome rimase in ispecial modo legato ai Ricreatori Nazionali del Comune e a quelli della Lega Nazionale: questi furono creati da Felice Venezian e trovarono nel Cobolli il Direttore pieno d'entusiasmo, d'intelligenza, d'abnegazione: la profonda conoscenza del mondo adolescente, l'amore inesauribile che nutriva per i fanciulli fecero di lui il vero Maestro.

Scoppiata la guerra, il Cobolli venne arrestato e deportato nel Penitenziario di Göllersdorf e i Ricreatori affidati, fortunatamente troppo tardi, ad un funzionario della polizia austriaca. Le vicende della sua prigionia furono dallo stesso Cobolli raccolte in un volume pieno di vivacità e di brio. In esso si manifestano luminosamente le precipue doti dell'uomo, consolatore e animatore dei compagni di sventura, organizzatore di lezioni di lingue, di conferenze, di mille altre manifestazioni che giovassero a tener viva la fede. Liberato da Göllersdorf fu mandato a Oberhollabrun e finalmente con la vittoria riebbe la libertà.

Le sue relazioni col Touring datavano si può dire dalle origini dell'Istituzione: L. V. Bertarelli trovò nel Cobolli il fido corrispondente e il collaboratore prezioso; collaborazioni che non furono scevre di gravi pericoli per ambedue, soprattutto quando si trovavano a Trieste per lavori di revisione toponomastica della Carta al 250.000.

Già nel 1914 L. V. Bertarelli aveva dato incarico al Cobolli di iniziare il lavoro delle Guide delle Tre Venezie per la parte Giulia. Terminata la prigionia, il Cobolli venne immediatamente a Milano a prendere accordi per redigere la descrizione della sua Terra non più serva dello straniero: e a questo lavoro si dedicò con infinito amore. Egli aveva veramente non soltanto i titoli nobilissimi d'ordine morale per una simile prestazione, ma anche quelli tecnici e pratici. Appassionato alpinista, scrisse per l'« Alpina delle Giulie », della quale per molto tempo fu l'animatore, la prima Guida delle Alpi Giulie, poi quella dei dintorni di Trieste. Diede grande impulso alla Sezione Speleologica e soprattutto propagò il culto della montagna fra i giovani.

Una delle ultime compiacenze del nostro Capo Console Cobolli (così ci scrivono gli amici) fu quella provata nel ricevere dal Touring, poco prima di chiudere la sua carriera mortale, la grande medaglia commemorativa assegnata ai Benemeriti in occasione della raggiunta mèta dei 400.000 Soci. E pochi l'avevano quanto lui meritata.

Al figlio, Ing. Giuseppe Cobolli-Gigli, combattente, decorato, Ufficiale del Genio, fedele seguace delle nobili tradizioni paterne, noi non abbiamo soltanto inviato delle condoglianze che partivano dal cuore: ma lo abbiamo anche pregato di assumere la carica tenuta per così lungo tempo e così degnamente dal Padre: ed egli ce ne ha assicurato. Solo questo ci può far sembrare meno grave la perdita del nostro amatissimo Nicolò Cobolli.

Il I° Congresso di Studi Coloniali a Firenze.

Fra l'8 e il 12 aprile u. s. si svolse in Firenze questa importantissima riunione degli studiosi delle nostre Colonie e in generale di tutto quanto ha relazione cogli studi coloniali. Fu proprio un raduno imponente di competenze, e le relazioni e le comunicazioni assunsero qualche volta un'importanza definitiva in ordine a problemi di grande interesse.

Parte notevole ebbero le relazioni sull'opera compiuta dai diversi Enti, e particolarmente dagli Enti governativi, a vantaggio delle nostre Colonie. I Ministeri, i Governi, gli Enti culturali diedero a tali relazioni contributi di primo ordine

Il Touring Club Italiano, invitato dal Presidente del convegno, Principe Ginori-Conti, espose a mezzo del suo Presidente quale fosse stata l'opera del Touring per la conoscenza delle nostre Colonie, ricordandone le prime manifestazioni, anteriori alla conquista della Libia, le due grandi Escursioni Nazionali del 1914 in Tripolitania e del 1920 in Cirenaica (che aprirono poi la via a tante altre iniziative dello stesso genere), la pubblicazione di Guide e di Carte così largamente diffuse nel popolo italiano. La relazione diede luogo alla votazione del seguente *ordine del giorno*, la cui intonazione elogiativa assume particolare rilievo per l'autorità delle persone che vollero apporvi la loro firma.

Ordine del Giorno:

Il I° Congresso di Studi Coloniali, organizzato allo scopo di additare agli italiani gli enti e le persone che fecero e fanno opera a formare la coscienza coloniale italiana, pone all'ordine del giorno della Nazione il T. C. I. il quale, benemerito della conoscenza dell'Italia in Patria e fuori, ha voluto e saputo affermarsi validamente anche nel campo coloniale specialmente con la sua magnifica «Guida».

Prof. P. Vinassa de Regny, della R. Università di Pavia – Prof. Attilio Mori, della R. Università di Firenze – Cap. Giuseppe Romagna Manoia, Direttore dell'Istituto Idrografico della R. Marina – Cap. di Vascello Guido Almagià – Prof. Nello Puccioni, dell'Università di Firenze – Prof. Carlo Errera, della R. Università di Bologna – Gen. Umberto Ademollo, Capo del Servizio Geografico del Ministero degli Esteri – Gen. Enrico De Chaurand – Col. De Agostini, Capo dell'Ufficio Studi e Propaganda del Governo della Cirenaica – Comm. Achille Dardano, Capo Cartografo del Ministero delle Colonie – Ten. Giovanni Braca, del R. Istituto Geografico Militare.

carico soprattutto di una rapida segnalazione di quei danni a cui una procrastinazione può dare carattere di irreparabilità.

Naturalmente, affidato l'incarico ai singoli individui, ne veniva anche la necessità di determinare alcuni criterii fondamentali, in base ai quali essi potessero esercitarlo. Epperò la circolare ha largheggiato in esemplificazioni perchè non fosse interpretata o con eccessiva larghezza, o con altrettanto eccessiva restrittività, la nuova funzione che i Consoli venivano ad esercitare: ed alla circolare stessa fu allegato il testo della Legge 11 giugno 1922, N. 778, per la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico.

Tre raccomandazioni vennero poi aggiunte, la cui opportunità non può certo sfuggire a chi si interessi di questo argomento.

1° Di non sopravalutare il merito di ciò che si vorrebbe conservato. E' facile che l'amore del luogo natio e la scarsità degli elementi di confronto facciano giudicare con occhio troppo ammirativo ciò che manca di pregi singolari.

2° Di non servire mai a interessi particolari, i quali valgono ugualmente di pretesto per conservare come per distruggere. Ora, nè i Consoli del Touring devono, nè il Touring vorrebbe prestarsi a simili manovre. Deve essere solo l'interesse pubblico la spinta a qualunque segnalazione. Ma, anche in materia di interesse pubblico, bisogna sapersi rendere ragione di quei sacrifici a cui conviene rassegnarsi per ragioni gravi di ordine economico generale. L'Italia non è nè tutta un museo, nè tutta un parco. Il rispetto delle memorie e delle bellezze dev'essere posto in bilancia con le necessità della vita, della prosperità, del benessere. Ma basterebbe che il rispetto a ciò che è pregevole fosse assoluto quando tali ragioni non esistono o sono artificiosamente esagerate. Basterebbe che chi si avanza in nome della civiltà si prendesse la cura di non calpestare indifferentemente tutto quello che trova sul suo cammino, ma studiasse amorosamente il modo di arrivare alla meta senza aver causato danni non necessarî.

3° Di documentare, se appena è possibile, fotograficamente ciò di cui si reclama la conservazione. L'immagine non è un sicuro controllo, ma è spesso il più efficace commento della verità e la misura dell'importanza.

Le discussioni che formarono oggetto della riunione del 1° febbraio ebbero un'eco viva e simpatica nella stampa italiana: e non soltanto in quella italiana. Il « Times », ad esempio, pubblicò ben due colonne nella parte centrale del suo quotidiano, riferendosi soprattutto alla magistrale relazione del Vice-direttore delle Belle Arti, Gr. Uff. Luigi Parpagliolo: e il grande organo londinese spinse il suo interesse anche a corredare tale relazione di una magnifica illustrazione a mezza pagina riproducente il bellissimo lago di Molveno.

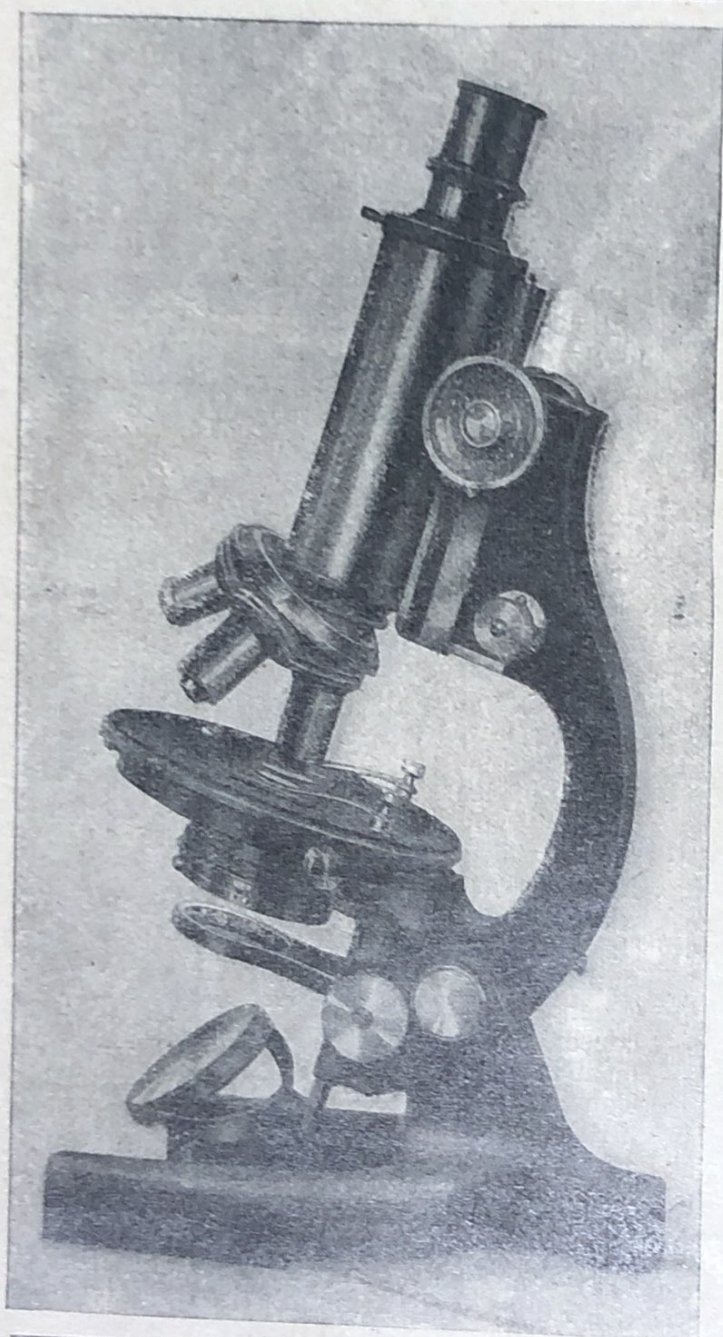
Gli è che il paesaggio italiano è argomento che non solo interessa noi, ma si può dire tutto il mondo o almeno tutta quella parte del mondo che mette fra gli elementi indispensabili della sua cultura e fra gli elementi principali del suo piacere estetico una visita all'Italia.

Tornando alla circolare diramata ai nostri Consoli, noi dobbiamo ringraziare tutti quelli fra essi che sollecitamente risposero; e risposero in vario modo per quanto tutti assai simpaticamente. Una buona parte assicurò di aver letto con molta attenzione la circolare e la legge e si dichiarò dispostissima a coadiuvare il Touring — che alla sua volta si propone soltanto di recare un aiuto a quelle Autorità che sono preposte a così grave interesse nazionale — nell'esplicazione di questo suo antico programma. Altri ci favorirono una nota, tutt'altro che inutile, dei più importanti monumenti e delle bellezze paesistiche più rilevanti che si trovano nella loro giurisdizione, altri ricordò, e non senza ragione, le benemerenze già acquistate in questo campo. Infine parecchi, entrando addirittura nel vivo dell'azione, ci segnalarono pericoli imminenti a qualche edificio fatiscente o a qualche elemento di paesaggio in procinto di essere distrutto. Questo ci diede modo di intervenire addirittura nei casi urgenti e potremmo anzi citare qualche successo conseguito, naturalmente col sollecito premuroso intervento sia delle Sopraintendenze regionali, sia della stessa Direzione delle Belle Arti.

A titolo di curiosità potremmo dire che qualcuno chiamò in causa il Touring stesso, dimostrandoci con documenti fotografici come, ad esempio, dei cartelli di Comune o di direzione, applicati a monumenti vetusti e venerabili, costituissero una perfetta e facilmente avvertibile stonatura.

Avremmo potuto rispondere a loro che il Touring fornisce bensì i cartelli di Comune e di direzione, ma che il collocamento ne è affidato agli Enti locali che hanno governo di strade (Comuni, Provincie, ecc.). Ma abbiamo preferito invece di rivolgerci subito agli Enti stessi, pregandoli di voler cambiare il collocamento dei cartelli che disturbavano la visione di cose pregevoli. E qui vi sarebbe un punto delicato da toccare, cioè che la stessa Azienda Autonoma Statale della Strada ha consentito, sulle grandi strade statali, il collocamento non diciamo dei piccoli cartelli del Touring o del R. A. C. I. destinati a pubblica utilità, ma di grandi cartelli di pubblicità commerciale, che sono veramente un disturbo all'occhio nei punti dove esso vorrebbe poter riposare, senza contrasti, su bellissime visioni di paesi.

Si comprende come l'azione del Ministero dell'Educazione Nazionale in questi casi sia ostacolata dal dover rivolgere le sue rimostranze ad un'altra Azienda Statale, ma forse interverrà in questo la stessa intelligente iniziativa privata, cioè quegli Enti che avevano affidato a tal genere di pubblicità l'onesta propaganda delle loro industrie potranno deferire a un concetto di pubblico vantaggio mutando la forma di questi loro richiami.

Diciamo questo non senza un fondamento di realtà perchè ci consta, ad esempio, che la

Direzione dell'importantissima Società Nafta — una delle principali fra le distributrici del petrolio e dei suoi derivati — ha spontaneamente deliberato di far togliere dalla nuova bellissima strada Genova-Ventimiglia, in cui l'Azienda Statale della Strada ha profuso senza risparmio le sue attività, i grandi cartelli che annunciavano la benzina Shell, rinunciando alle annualità già pagate per avere tale diritto.

E poichè siamo in tema di iniziativa privata, vogliamo segnalarne un'altra che potrebbe ispirare bellissimi esempi. Vogliamo dire quella del signor Comm. Pellegrino G. Carpanini, nostro Console per Lerici e Vice-presidente del Consiglio Provinciale dell'Economia de La Spezia, il quale nel 1926, constatando come il Castello di Lerici, pure dichiarato monumento nazionale, fosse in completo abbandono e minacciasse di cadere, per gran parte, in rovina, fece domanda al Ministero di darlo a lui in custodia, obbligandosi a pagare per questo oneroso privilegio, 1000 lire all'anno purchè gli fosse consentito di impiegarle nella manutenzione e nei restauri.

Il Ministero accettò e, come era facilmente prevedibile, il generoso oblatore non potè fermarsi alla misura che aveva preventivato, ma dal luglio 1926 ad oggi ha già speso nei restauri circa 100.000 lire per ridare al monumento, reso più imponente dalla sua felice posizione, l'aspetto antico ed assicurarne la stabilità.

Questo esempio ricordavamo leggendo ciò che il valentissimo Sopraintendente ai monumenti dell'Arte medioevale della Campania, Ing. Chierici, lamentava con eloquente improvvisazione in una seduta del Rotary Club di Napoli, cioè la decadenza dei Castelli dell'Italia Meridionale, che rappresentano tanta parte nella sua storia e nelle sue memorie. Se fosse possibile di trovare non diciamo per ognuno, ma almeno per i più importanti fra questi pittoreschi monumenti, un generoso mecenate come il nostro Console di Lerici, la questione sarebbe risolta in gran parte e le deplorazioni dell'Ing. Chierici cesserebbero di avere ragione.

Sappiamo anche noi che codesto sarebbe ufficio del Governo, ma sappiamo pure come il Governo attualmente non abbia mezzi da dedicarvi e pensiamo come facilmente chi è in grado di intervenire in quest'opera di pubblica utilità potrebbe assicurarsi una fama duratura, almeno quanto quei vetusti monumenti, perchè non vi ha dubbio che da parte del Governo vi sarebbe il più pronto consenso a lasciar eternare sulle pareti dei restaurati edifizî il nome del munifico restauratore.

Ecco un altro còmpito che non era contemplato nella nostra circolare, ma che i nostri Consoli possono talvolta essere in grado di adempire: andare essi stessi alla ricerca di codesti benefattori, suscitarne la generosità, sollecitarla a mezzo delle autorità locali: ogni battaglia vinta su questo terreno rappresenta una stabile vittoria, di cui non soltanto noi, ma i posteri nostri godranno i benefici.

G. B.

La Pasqua del Touring.

Dal 4 al 6 aprile si è svolta l'Escursione pasquale organizzata dal Touring nelle Valli bresciane, con la visita ai Laghi di Iseo, d'Idro, di Ledro e di Garda. All'Escursione presero parte numerosissimi Soci, rappresentanti quasi tutte le regioni italiane: e furono accompagnati dal Senatore Carlo Bonardi, dall'On. Italo Bonardi, dal Segretario Generale del Touring Dott. Gerelli. Il Presidente del Touring, Prof. Bognetti, salutò gli Escursionisti sul Lago di Garda verso la fine dell'Escursione.

Di essa già lungamente se ne è parlato in Rivista ed anche la stampa ne mise in rilievo l'interesse turistico, storico ed artistico. Basti qui dire che l'Escursione ebbe un successo veramente superbo. Ogni tappa riservò una lieta sorpresa per tutti e il tempo non avrebbe potuto essere più favorevole.

Le impressioni riportate dagli Escursionisti le abbiamo lette nei loro volti ancor più che attraverso le loro parole. Nessuno potè nascondere la propria soddisfazione, che manifestò invece apertamente con un entusiasmo al quale siamo ormai abituati, ma che ogni volta ci riconferma quanto siano opportune queste manifestazioni del Touring.

Da Brescia, dove si iniziò l'Escursione, a Desenzano dove ebbe termine, fu un susseguirsi di tali e tante dimostrazioni di simpatia per il nostro Sodalizio e per gli Escursionisti, che non sapremmo veramente come esprimere a tutti la nostra riconoscenza. A Brescia i Soci trovarono nel Prof. Alessandro Scrinzi un competentissimo illustratore delle bellezze artistiche della città; nel Prof. Canossi, che si compiacque di accompagnare la carovana in tutto il suo viaggio, ebbe poi un simpaticissimo e fecondo poeta dialettale. Commovente fu la visita in Brescia, al tempio della Memoria, che ricorda, attraverso le quotidiane devozioni di piccole ancelle, ospiti dell'istituto stesso, il sacrificio e la gloria dei nostri Eroi morti per la Patria.

Il Touring esprime ora un vivissimo ringraziamento a tutte le Autorità dei paesi che furono attraversati dalla carovana e che l'accolsero tanto cordialmente; alla Famiglia Beretta di Gardone Valtrompia, che concesse la visita della sua importante Fabbrica di armi e che fu cortese di gentile ospitalità; all'Ing. Riccardo Cozzaglio, direttore dei lavori della nuova strada Gardesana occidentale che ne autorizzò la visita; alla Stazione di Cura di Riva che agevolò il soggiorno dei Soci in quella città.

Alle Redazioni dei Giornali *Il Corriere della Sera, Il Popolo d'Italia, Il Popolo di Brescia*, il Touring esprime pure la propria riconoscenza per la propaganda svolta a favore dell'Escursione. Un elogio è doveroso venga fatto alla *Società di Navigazione del Lago d'Iseo* per l'ottimo servizio di trasporto sul Lago e alla Società Valpantena di Verona, che con vetture anche dell'Impresa Bacca, organizzò con perfezione il servizio automobilistico.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

La 22ª Targa Florio.

La Targa Florio — contrariamente a quanto è stato annunciato — ritorna quest'anno al Grande Circuito delle Madonie che da tanti anni era stato abbandonato; ma vi torna per forza maggiore, perchè in seguito al maltempo del febbraio scorso ben dodici chilometri di strada sono stati rovinati nel tratto Polizzi-Collesano. Perciò il 10 corrente si tornerà all'antico. Ne si poteva fare altrimenti, quando si pensi che la strada Polizzi-Collesano che si snoda a mezza costa delle pendici delle Madonie è stata distrutta o interrotta in almeno otto punti: al km. 15 per circa 200 m. di lunghezza; al km. 20 per circa 130 m.; al km. 22 il fondo stradale è stato asportato per circa 300 m. e travolto a valle per 30 m.; al km. 28 per circa 300 m. con uno sprofondamento per un tratto di circa 100 m.; al km. 30 la strada si è abbassata di 1 metro per una lunghezza di 60 m.; al km. 32 uguale spostamento; al km. 34 ostruzione di 300 m. di strada; al km. 35 altri 130 m. di strada scomparsi sotto i detriti di una vasta frana.

La prossima gara vedrà però aumentate le difficoltà, perchè il tracciato di 146 km., da compiersi 4 volte, si snoda attraverso più aspre salite e più rapide discese. Il tratto dalla partenza al bivio per Polizzi è uguale a quello dello scorso anno, poi la strada si avvia per la zona più alta toccando Castellana, Petralia Sottana e Petralia Soprana per raggiungere quota 1120, prima di iniziare la discesa che si inizia un paio di chilometri avanti Geraci. Si attraversano poi Castelbuono e Isnello e a Collesano si ritorna sul tracciato degli anni scorsi, per raggiungere e costeggiare il mare a Campofelice, raggiungere Bonfornello e toccare il traguardo alla stazione di Cerda, dove si ergono le spaziose ed eleganti tribune.

Il Gran Premio automobilistico d'Italia anticipato al 24 maggio

Il Gran Premio automobilistico d'Italia, che era nel Calendario internazionale per il 6 settembre verrà invece disputato il 24 maggio sulla pista di Monza.

La formula di gara, già scelta, è quella delle dieci ore, formula già concordemente concretata a Parigi per i quattro Gran Premi internazionali che serviranno per la classifica del campionato conduttori, per i quali sono in palio 400 mila lire di premi. I Gran Premi valevoli, in base a questa formula, per tale classifica sono quelli d'Italia, di Francia, del Belgio e di Spagna. Non è ancora fissata la dotazione del Gran Premio d'Italia, ma essa sarà notevole e ricca, come si conviene alla grande manifestazione. La data del 6 settembre è stata invece riservata al Gran Premio di Milano a formula libera e con disputa per batterie e finale come per gli anni scorsi.

Il Giro di Sicilia.

Sul percorso Palermo-Messina-Catania-Siracusa - Ragusa - Agrigento - Trapani - Palermo, km. 975, per cura dell'A. C. di Sicilia si svolgerà dal 2 al 3 corrente il VII Giro automobilistico di Sicilia. La gara, manifestazione internazionale aperta di velocità, sarà valida per la classifica del Campionato vetture Sport. I veicoli debbono corrispondere alle prescrizioni dell'Allegato *C* al Codice Sportivo Internazionale, relative alla vettura Sport, ed essere muniti di carrozzeria finita in ogni sua parte e senza alcun carattere di provvisorietà. I premi, della dotazione complessiva di L. 130.000, sono così distribuiti: L. 92.000 per le macchine di oltre 1100, di cui L. 30.000 al primo classificato; L. 13.000 per macchine fino a 1100; L. 15.000 per essere distribuite fra gli ulteriori classificati delle due classi, fino alla concorrenza massima di L. 1500 ciascuno e L. 10.000 in premi speciali cumulabili per vetture di oltre 1100 kg. classificate in tempo massimo, senza compressore. Il numero e la importanza delle iscrizioni assicura il miglior successo a quest'altra manifestazione dovuta alla appassionata iniziativa del Commendator Vincenzo Florio.

Costruzione ed esportazione automobilistiche ridotte anche in Francia.

Anche sull'industria automobilistica francese la crisi mondiale ha fatto sentire il suo peso. Si calcola infatti che nel 1930 la produzione automobilistica in Francia sia ammontata a 172.000 automobili e 40.000 autocarri, ovvero sia scesa ad un livello molto inferiore a quello toccato nel 1929, durante il quale anno vennero costruite dalle Case francesi 215.000 automobili e 45.000 autocarri.

Anche le esportazioni hanno segnato una sensibile diminuzione, da 49.183 autoveicoli nel 1929 a 31.158 nel 1930.

Il Grande Successo della FIAT alla Fiera di Milano.

La "522" - Il camion a nafta - I motori marini.

A complemento di quanto è detto nell'articolo sul Salone Italiano dell'Automobile in questo stesso fascicolo, è da rilevare che il grande successo della Fiat al Salone e alla Fiera di Milano è dovuto al complesso grandioso delle nuove produzioni che la grande Casa Italiana anche quest'anno espone.

Il successo della nuova 6 cilindri Fiat 522 si è affermato subito per l'evidenza della modernissima superiorità della macchina, davvero magnifica.

Per 4 e 6 tonnellate.

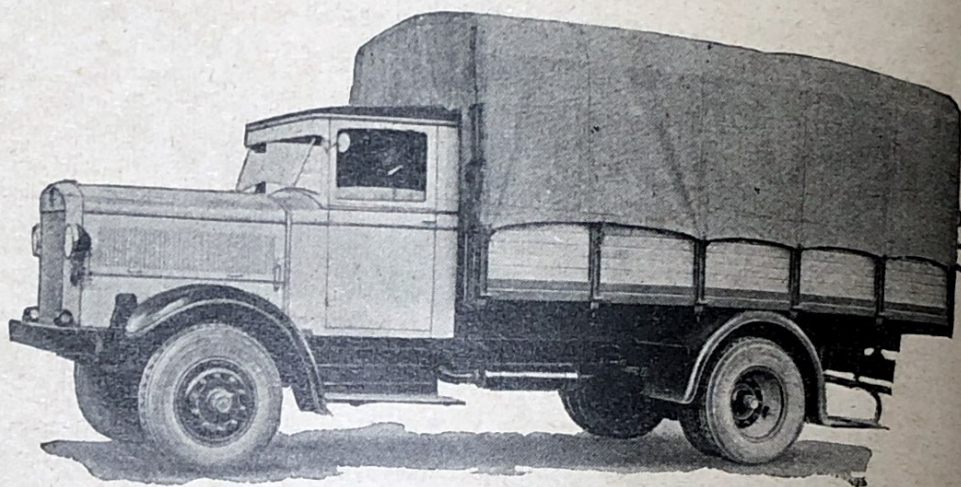
Ma una novità importante per l'economia nazionale, per lo sviluppo degli autotrasporti, è la nuova creazione Fiat: l'autocarro a nafta Fiat 634 e 632. Esso rappresenta una vera e propria rivoluzione economica negli attuali sistemi di trasporto merci.

La nuova serie di autocarri Fiat di media e grande portata (comprendente i due modelli «632 N» della portata utile di 4000 kg. e «634 N» della portata utile di 6000 kg.) è provvista di un nuovo tipo di motore Fiat a nafta a 4 tempi, funzionante secondo il ciclo Diesel, già così magistralmente sviluppato dallo Stabilimento Fiat dei «Grandi Motori» per la navigazione e per l'industria.

Non si tratta cioè di un comune motore a scoppio adattato per l'uso di carburanti pesanti, come già tentato con scarso successo molte volte anche in Italia; e pertanto sono assolutamente eliminati tutti gli inconvenienti che da tali empirici adattamenti dipendono e che sono ben noti ai conduttori degli autocarri funzionanti anche con nafta, fino a ieri presenti sulle nostre strade.

Si tratta invece di una delle migliori e più riuscite realizzazioni del moderno motore Diesel veloce a iniezione diretta del combustibile in ciascun cilindro; motore che non solo non comporta gli organi più bisognosi di manutenzione e revisioni (quali il magnete, il carburatore, le candele, l'alimentatore, ecc., che sono tutti soppressi) ma che presenta i seguenti notevolissimi e reali vantaggi:

1° Rendimento termico elevatissimo a tutti i regimi e a tutti i carichi. Mentre un motore a benzina da autocarro consuma sempre dai 300 ai 350 grammi per cav.-ora, il motore Diesel dei nuovi tipi Fiat a nafta non consuma che 190 grammi per cav.-ora.

2° Utilizzazione razionale, completa ed esclusiva di un combustibile che costa meno della terza parte della benzina, che si trova in maggiori quantità ovunque, che non è nè esplosivo, nè infiammabile.

3° Assoluta sicurezza e regolarità di marcia, indipendentemente dalla temperatura esterna e dalle condizioni di carico.

4° Grande robustezza e durata e grande semplicità di condotta.

5° Avviamento elettrico sicuro ed immediato a nafta, senza manovre preliminari anche con il freddo più intenso.

634 N-FIAT

In conseguenza del maggiore rendimento del motore, e del minor costo del combustibile,

la spesa occorrente per tonnellata-chilometro risulta coi nuovi autocarri Fiat a nafta all'incirca la quinta parte di quella occorrente coi migliori autocarri a benzina.

I due modelli « 632 N » e « 634 N » sono perfettamente a punto; in migliaia di chilometri già percorsi sulle strade d'Italia durante gli accurati e severi esperimenti condotti dalla Fiat, si sono dimostrati ottimi sotto tutti i rapporti. Lo scarico non è fumoso e la combustione risulta completa e perfetta, così che le necessità di smontare il motore per la pulizia interna sono ancora sensibilmente diminuite anche nei confronti del motore a benzina più progredito.

Non vi è quindi affatto esagerazione affermando che il lancio dei nuovi carri Fiat a nafta costituisce un avvenimento di eccezionale portata non solo tecnica, ma essenzialmente economica e come tale interessante per tutta la Nazione.

L'autobus interurbano e il taxi « 514 ».

Un'altra novità importante nel campo degli autoveicoli industriali è costituita dal nuovo autobus interurbano « 635 R », specialmente indicato per autolinee di grande turismo; un gigante che è nello stesso tempo un gioiello. L'esemplare con carrozzeria normale è a 30 comodi posti (eventualmente aumentabili a 35), mentre quello di gran lusso ha il cielo apribile interamente, pel miglior godimento turistico dei passeggeri che vengono ospitati in comodissime poltrone.

635 R-FIAT

Il nuovo modello 635 R completa la nuova modernissima serie di autoveicoli Fiat pel trasporto di persone su autolinee postali o turistiche, serie comprendente il grazioso autobus 614 a 11 posti, e il pratico e robusto omnibus interurbano 621 RL a 18 posti. Per ricchezza di equipaggiamento e per caratteristiche tecniche, il modello 635 R appare nettamente superiore anche alle migliori e più pregiate soluzioni straniere dell'autobus di grande portata.

Ed ecco il nuovo taxi tipo « 514 L », che risolve finalmente, in modo esemplare, il problema della vettura di piazza, moderna, confortevole ed a un tempo economicissima e conveniente: una novità attesa da molti, e che sarà salutata con giubilo da quanti in Italia sono interessati nei trasporti pubblici di città.

I motori d'aviazione.

Ed ecco i motori d'aviazione anch'essi ritoccati e migliorati: dall'invincibile « A 50 » di Francis Lombardi e di Renato Donati, al leggendario « A 22 R », il motore dell'epica trasvolata atlantica di Balbo, quello stesso che aveva già portato da Roma al Brasile, vittoriose le ali superbe di Ferrarin e Del Prete, dimostrando al di là degli Oceani, a tutti i popoli del mondo, la supremazia del lavoro e del genio italico, che hanno nella grande organizzazione della Fiat una fedele imponente espressione.

I motori per motoscafi.

Come in terra, così in mare ed in cielo, la Fiat continua a dominare e per mantenere la sua supremazia conquistata in 32 anni di lavoro e di trionfi, per conservarsi all'avanguardia del progresso essa lancia nuovi modelli. Ecco le due serie di motori marini per motoscafi da diporto e veloci: quella normale e quella con accensione a magnete, per la R. Marina. E in tutte e due le serie troviamo i tre tipi fondamentali: « M 914 », analogo al motore della « 514 »; « M 921 », analogo al motore 521; ed infine « M 925 » derivato dal motore della vettura 525.

TURISMO

Il circuito del Garda di una nuova autolinea turistica.

Dal 15 aprile al 15 ottobre avrà luogo tutte le domeniche e i giorni festivi un autoservizio di gran turismo che compierà il circuito del Garda, spingendosi a Ovest sino ai laghi di Idro e di Ledro. In tal modo, mentre consentirà la visione completa del Benàco, darà modo di conoscere una interessantissima zona delle Giudicarie, della Valle Sabbia e della zona rivierasca bresciana nota col nome di Valténesi. L'itinerario è il seguente: Verona (partenza ore 9) - Punta S. Vigilio - Riva - Bezzecca-Darzo-Vestone-Desenzano-Sirmione-Peschiera-Verona (arrivo ore 19). Sono in tutto 237 km. Il biglietto per l'intero circuito costa L. 100; il *forfait* di L. 130 dà diritto anche alla prima colazione alla Locanda di Punta S. Vigilio, alla seconda colazione al Lido Palace Hôtel a Riva di Trento e al thè al Grand Hôtel di Sirmione.

La nuova autolinea è gestita dalla ditta Bonomini (Via Dietro Listone, 9-11-13, Verona), la quale spera di potere nel 1932 — allorchè sarà aperta al traffico la nuova strada Riva-Limone — integrare il circuito del Garda col percorrerne interamente anche la sponda bresciana attraverso Gardone e Salò.

Il servizio è eseguito con comodi torpedoni Lancia, con carrozzeria trasformabile «a cielo scoperto» e «semi-aperta».

Autolinea di gran turismo Firenze-Ravenna-Venezia

Il 16 marzo u. s. è stata inaugurata la linea di gran turismo Firenze-Predappio Nuova-Forlì-Ravenna-Bologna-Ferrara-Padova-Venezia, che verrà effettuata tutti i giorni feriali fino al 15 giugno p. v.

La partenza avverrà da Firenze alle ore 8 tutti i lunedì, mercoledì e venerdì, con arrivo a Venezia alle 19,30 rispettivamente del martedì, giovedì e sabato. La partenza da Venezia avverrà pure alle ore 9 di ogni lunedì, mercoledì e venerdì con arrivo a Firenze rispettivamente il martedì, giovedì e sabato alle ore 19,30. Saranno visitate le città di Ravenna, Bologna e Padova, e verrà compiuta una sosta di mezz'ora a Predappio Nuova.

Il prezzo del biglietto, per l'intero percorso, è di L. 300. L'autolinea è gestita dalla Società Automobilistica Dolomiti (S. A. D.) con autovetture ampie e confortevoli, servite da apposito personale poliglotta.

Autolinea Pisa-Volterra-Siena.

Il 15 marzo u. s. ha avuto luogo l'inaugurazione dell'Autolinea di gran turismo Pisa-Volterra-San Gimignano-Poggibonsi-Siena, che collega centri artistici e archeologici di grande importanza.

Il servizio, gestito dalla S. I. T. A., verrà effettuato sino al 15 settembre secondo il seguente orario: partenza da Pisa ogni lunedì e giovedì alle 7,30, arrivo a Siena alle 16,05; partenza da Siena ogni martedì e venerdì alle ore 8, arrivo a Pisa alle 17,45.

Autolinea Siena-Montecatini-Firenze.

Una linea giornaliera su questo percorso verrà stabilita col seguente orario, dal 1° agosto al 30 settembre:

Part.	5,45	Siena (P.za Umberto I)	Arr.	20 —
Arr.	8,45	Montecatini	Part.	17 —
Part.	18,30		Arr.	9 —
Arr.	20 —	Firenze	Part.	7,30

I nuovi servizi automobilistici di gran turismo sulla riviera di Romagna e delle Marche.

E' stato attivato attraverso i principali centri balneari di Romagna e delle Marche un nuovo servizio automobilistico di gran turismo. I villeggianti che nella stagione balneare frequentano la stazione di cura di Riccione e le altre vicine sono sensibilmente avvantaggiati dalla nuova istituzione turistica che permette loro, per mezzo di corse quotidiane, di recarsi a visitare i luoghi più interessanti della Romagna e delle Marche.

Il nuovo servizio automobilistico effettuato con vetture modernissime, lega il centro balneare di Riccione con Rimini, Cattolica, Pesaro, Urbino, San Marino, Gradara. Corse comodissime giornaliere permettono di effettuare il percorso Riccione-San Marino, e viceversa oppure Riccione-Cattolica-Morciano di Romagna-Urbino-Pesaro-Gradara-Cattolica-Riccione ed anche Riccione-Cattolica-Gradara e viceversa.

In tal modo le maggiori mète turistiche romagnole e marchigiane vengono ad essere legate fra di loro e con i principali centri balneari della Riviera Adriatica.

Una gita in Sardegna dell'Università Popolare di Milano.

Nel prossimo settembre avrà luogo una gita in Sardegna riservata agli uditori dell'Università Popolare di Milano, inscritti da almeno un anno.

La partenza avverrà da Milano alle ore 20,30 del 2 settembre; il ritorno a Milano alle 22 del 10 settembre. L'itinerario è il seguente: Milano-Civitavecchia-Cagliari-Oristano-Nuoro-Ozieri-Sassari-Alghero-La Maddalena-Caprera-Terranova-Civitavecchia-Milano.

Verranno visitate le più importanti e più tipiche località, nonchè le bonifiche e le nuove opere, tra cui principalissime il villaggio di Mussolinia e la diga del Tirso. La quota di partecipazione è di L. 1000, tutto compreso. Le iscrizioni si sono aperte il 10 marzo.

Per l'organizzazione di questa gita molto si prestano i Consoli del T. C. I. sig. G. Miorin di Cagliari, il C. Console Avv. G. Binna di Sassari e il sig. N. Bajardo de La Maddalena.

La
Garanzia
Prüfungs-Urkunde
Der Anastigmat Heliar Nr. 127 861
Lichtstärke 1:3,5 Brennweite 10,5 cm
eingebaut in Bergheil-Kamera mit Compur-Verschluss
ist vor Versand genau geprüft und als gut befunden worden;
er hat eine tatsächliche Brennweite von 106 mm.
Voigtländer & Sohn
Braunschweig
Quando hai deciso di provvederti di una macchina fotografica — e chi non desidera oggi di poter prendere una tale decisione? — non lasciarti cogliere soltanto dalla apparenza elegante. Guarda innanzi tutto che sia realmente una buona macchina.
Ricordati che gli apparecchi fotografici sono un po' come gli uomini. Non basta l'aspetto: non basta il nome sonante per garantire la bontà e il valore. Ecco perchè tutti gli apparecchi Voigtländer, dalla massima luminosità sino a 1:6,3, prima di conseguire il loro bravo brevetto di idoneità ed essere lanciati nel mondo, devono subire un esame nelle due materie essenziali, meccanica ed ottica, e risultare promossi.
Quando il duplice esame è felicemente superato, la macchina riceve il brevetto, sotto forma di attestato. Attestato che appunto segue ogni apparecchio e che il tuo negoziante sarà ben lieto di mostrarti. Non ti pare più sicuro acquistare un apparecchio con il suo bravo attestato di garanzia?
Qualunque buon negoziante di articoli fotografici ha la serie completa degli apparecchi Voigtländer da L. 205 in su. Se tu poi desiderassi avere il magnifico catalogo gratis, rivolgiti a
VOIGTLÄNDER & SOHN S. A.
Istituto di ottica e di meccanica di precisione BRAUNSCHWEIG
... che ti offre solo una
Voigtländer
RAPPRESENTANTE GENERALE
CARLO RONZONI - MILANO
Via Cappuccio, 16 - Telefono 85-721
NESSUNO SENTE LA VITA COME IL FOTOGRAFO

Una tenda-amaca per il pernottamento dei turisti isolati.

Frutto di lunga esperienza turistica è un tipo di tenda-amaca escogitato dal signor Enzo Jemma di Roma (Via A. Depretis, 45 A). Avendo percorso da solo e a piedi lunghi tratti di territorio spagnolo, balcanico e messicano, egli si è trovato sovente nella necessità di risolvere il problema del pernottamento in regioni scarsamente abitate o nelle quali le condizioni dell'ospitalità non offrivano garanzie sufficienti.

Giunse così, attraverso varî tentativi, al tipo di tenda-amaca illustrato nella nostra figura, la quale congiunge appunto il sistema dell'amaca a quello della tenda, opportunamente dotata di una calottina parasole. Oltre a presentare i requisiti del poco ingombro, del limitato peso (circa 8 chilogrammi con la custodia a zaino e gli spallacci), della adattabilità ai terreni ripidi e accidentati, questo ritrovato assicura la protezione dalle intemperie e il perfetto isolamento dal suolo. Volendo aggiungere una buona coperta di lana, biancheria, scarpe, materiale fotografico, fornello da campo, e qualche altro oggetto utile ai turisti ed escursionisti, non si raggiungono i 13 chilogrammi. Si pensi che lo zaino dell'alpino in pieno assetto oltrepassa i 20 chilogrammi, ai quali va aggiunto il peso del fucile, delle giberne, ecc., e si consideri che, a differenza del turista, il soldato non può regolare le marce e le soste a suo arbitrio.

TENDA-AMACA.

Per la tutela dei castelli d'Italia.

Allarmato per la triste sorte che incombe sugli innumerevoli castelli d'Italia, preziose testimonianze d'arte e di storia, il Prof. Gino Chierici ha formulato al Rotary di Napoli alcune proposte che ci sembrano meritevoli di segnalazione.

« Esiste in Italia — ha detto il Prof. Chierici — un gran numero di monumenti che sono fuori dello stato civile, dei quali perciò nessuno si occupa, e che anzi vengono facilmente demoliti o abbandonati, perchè cadano più presto. Eppure questi monumenti sono collegati a uno dei periodi più gloriosi e più significativi della nostra storia: parlo dei castelli, di quei castelli d'Italia che sorgono in riva al mare o sulle cime inespugnabili o in fondo alle valli; di quei castelli che, sorti in maggioranza fra il IX e il X secolo e nel XIV, sono circondati di leggende e di storie che parlano alla nostra fantasia, mentre d'altra parte rappresentano note bellissime di paesaggio e documenti eloquenti della storia dell'architettura civile e militare perchè i castelli non erano soltanto opere militari di difesa, ma anche le dimore dei signori feudali del Medio Evo.

« Ora, questi castelli cadono, si distruggono, perchè nessuno pensa ad essi. E chi può pensarvi? Non lo Stato, che ha il fardello delle chiese monumentali, che sono numerose ed abbisognano di aiuti, cui difficilmente può far fronte; non i loro proprietari, i quali spesso non sentono l'orgoglio di possederli, perchè sono magari dei nuovi ricchi, i quali si scaldano al sole dell'avvenire e non possono occuparsi di questi residui del passato. Ed intanto questi poveri castelli giornalmente scompaiono ».

L'oratore proponeva che il Rotary di Napoli costituisse una specie di Ente per i castelli dell'Italia Meridionale, scopo del quale dovrebbe essere anzitutto un censimento dei castelli medesimi sulla base di informazioni richieste a podestà, sovraintendenti e persone di particolare competenza. Al censimento dovrebbe seguire la raccolta di elementi storici, di fotografie, disegni, incisioni.

Si avrebbe in tal modo un copioso materiale che servirebbe sia a comprendere e a far comprendere l'importanza del problema, sia a fornire agli studiosi gli elementi per eventuali pubblicazioni, e in genere a suggerire i criteri per salvare i principali castelli. In un secondo tempo si dovrebbe interessare al problema

RIMINI - Una visione della Riviera meravigliosa.

RIMINI

MIRAMARE - VISERBA - BELLARIA

LA PIÙ BELLA RIVIERA D'ITALIA

Venticinque chilometri di litorale ampio e luminoso con arena fine ed abbondante.

Unica spiaggia che abbia un vasto e signorile centro balneare nel quale sorge un parco meraviglioso.

Oltre millecinquecento ville e villette con giardino da affittare.

Alberghi e pensioni con ogni conforto moderno — Teatri — Festeggiamenti Sports — Mondanità.

RIMINI

è la Riviera preferita particolarmente dalle famiglie distinte ed aristocratiche.

Informazioni e prospetti:

AZIENDA DI CURA, SOGGIORNO E TURISMO DI RIMINI

della conservazione e restaurazione di questi l'opinione pubblica e lo Stato.

L'oratore crede che l'esempio verrebbe presto imitato dagli altri Rotary delle varie regioni italiane, cosicchè in breve tempo si potrebbe avere il censimento di tutti i castelli della Penisola, e magari anche la pubblicazione che ne presentasse le immagini e i dati storici essenziali.

Alle felice iniziativa del Prof. Chierici si associava poi, tra il plauso dei presenti, il Presidente del Rotary di Napoli On. Foschini, il quale decideva senz'altro di stabilire un programma di massima per tradurre l'idea in realtà.

Noi non possiamo, per parte nostra, che rallegrarci della cosa e augurarci che essa possa conseguire i migliori risultati. Nelle nostre pubblicazioni, specialmente nella *Guida d'Italia* e in «*Attraverso l'Italia*» non abbiamo mancato di segnalare al turista, insieme con i castelli più famosi e più ben conservati, anche quelli che trovansi in stato di abbandono o che si ergono, pressochè ignoti, in località solitarie e mal frequentate. I nostri lettori ricorderanno poi che a queste suggestive testimonianze della corrusca vita medioevale o di quella fastosa del Rinascimento, sono stati dedicati articoli numerosi ed efficacemente illustrati, in questa stessa Rivista e nella sua consorella *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*.

Pellegrinaggi stranieri a Rapallo.

Il 7 maggio giungerà a Rapallo un pellegrinaggio di trecento olandesi guidati dal Vescovo di Amsterdam. Altre comitive hanno nel frattempo scelto Rapallo e il Santuario di Nostra Signora di Montallegro, piccola Lourdes italiana, come mèta particolare dei loro viaggi in Italia.

Il giorno 12 maggio giungeranno in Italia, condotti dall'«Internationale Reiseagentur F. Stiegle» di Berlino, cento pellegrini tedeschi, tra cui alcuni giornalisti, che il mattino del giorno 13 saliranno al Santuario di Montallegro in devoto pellegrinaggio.

La «Northern Travel Agency» di Londra condurrà in Italia due pellegrinaggi, il primo dei quali è giunto il 12 aprile, mentre il secondo giungerà il 12 settembre diretto dal Rev. Francis Vaughan di Menevia.

La più grande associazione di pellegrinaggi tedesca, la «Rotala Reiseburo», organizza ben sette pellegrinaggi a Rapallo e precisamente per il 27 maggio, 15 giugno, 20 luglio, 12 agosto, 7 settembre, 16 settembre e 22 settembre.

Infine la «Catholic Association» di Londra organizza il suo secondo pellegrinaggio a Rapallo e Santuario di Montallegro per la prima quindicina di ottobre.

Bagno d'italianità.

Il 16 luglio prossimo, organizzato dall'Ordine dei Figli d'Italia, di Atlantic City, s'imbarcherà sul *Conte Biancamano* un numeroso pellegrinaggio di affiliati all'Ordine suddetto e di studenti delle scuole secondarie ed universitarie.

I Figli d'Italia compiranno un lungo giro nella Penisola, visitando i maggiori centri artistici e industriali.

Un servizio di taxi aerei tra la Libia e la Tunisia.

Una Società di autoservizi di Gran Turismo sta organizzando un servizio di comunicazioni di aero-taxi fra la Tripolitania, la Cirenaica e la Tunisia. Il servizio verrà disimpegnato da monoplani da turismo «*Fiat A. S.*» del tipo in uso nelle squadriglie degli Aero Clubs e si estenderà alle principali località della Tripolitania e della Tunisia.

L'Annuario dell'Alliance Internationale de Tourisme.

E' uscita la nuova edizione 1930-1931 di questo Annuario. Esso non è soltanto un elenco delle Associazioni turistiche e degli Enti ufficiali di Turismo d'Europa e di altri continenti, ma contiene una quantità di dati utilissimi nei viaggi internazionali. Citiamo alcuni dei capitoli che lo formano:

1º – Le disposizioni che riguardano il rilascio dei passaporti nei diversi Stati.

2º – Le norme doganali che possono interessare i viaggiatori e particolarmente gli automobilisti.

3º – Le regole di circolazione interna e internazionale nei singoli Paesi.

4º – I trasporti di velocipedi, motociclette e automobili e le norme che li regolano.

5º – Le pubblicazioni degli Enti turistici in quanto possano essere strumento di viaggio.

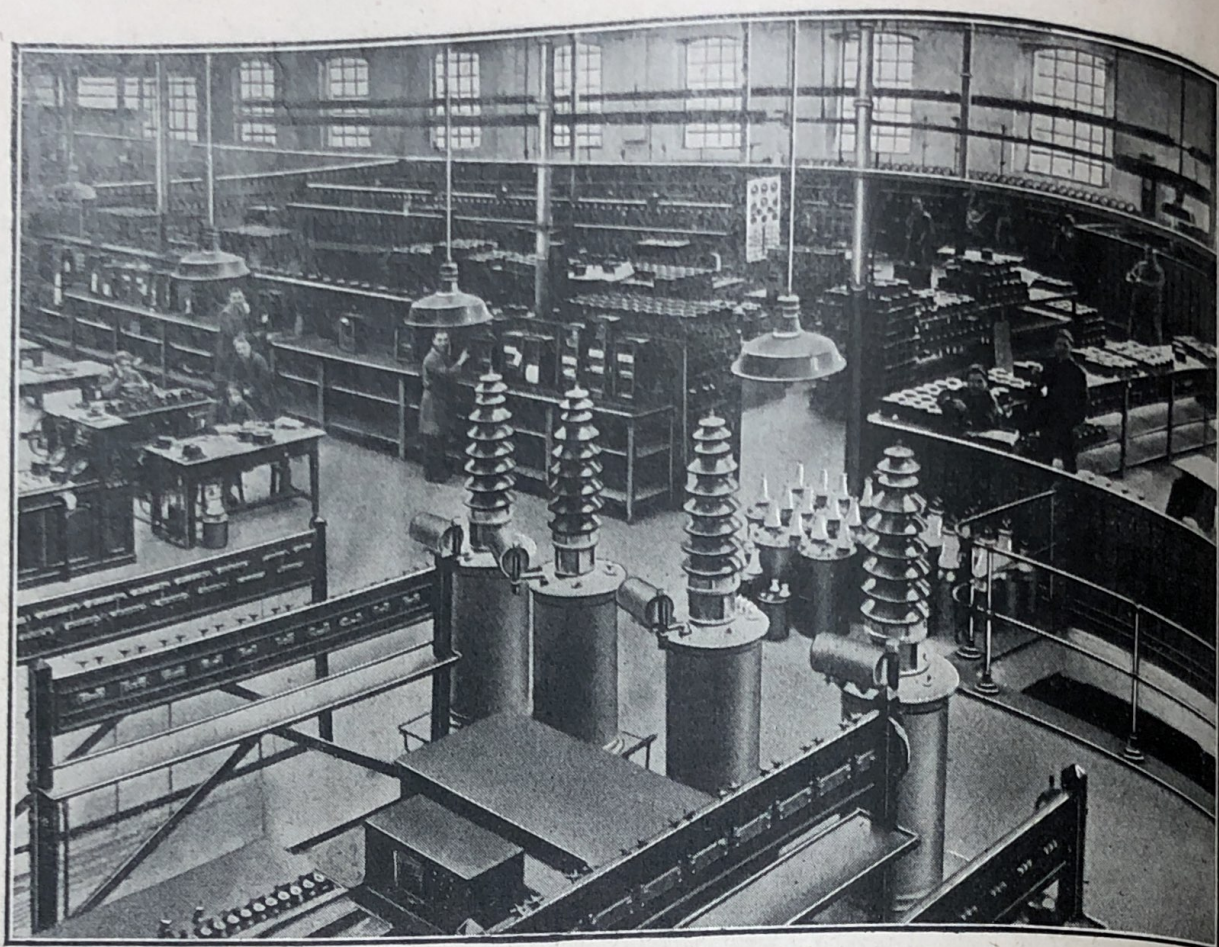
6º – Tavole comparative delle monete dei diversi Paesi.

7º – Il regolamento internazionale degli alberghi e la raccolta delle leggi e degli usi in vigore in questo campo.

Il grosso volume (680 pagine) si può avere dagli interessati rivolgendosi al Touring Club Italiano e mandandone l'importo, comprese le spese di affrancazione, in L. 30.

Le manifestazioni della « Primavera Sarda ».

La manifestazione più importante della «Primavera Sarda» sarà la Mostra Regionale dell'Artigianato e delle Piccole Industrie. Si avrà pure una Mostra Erboristica con esposizione delle piante che potrebbero avere conveniente coltivazione e industrializzazione in territorio sardo, nonchè una Mostra di lavori scolastici.

Il Dopolavoro organizzerà varie interessanti gite nelle località più suggestive e caratteristiche dell'Isola. Il 17 e 20 maggio a Chilivani e il 24 maggio a Portotorres, si svolgeranno importanti corse ippiche per le quali sono in palio vistosi premi.

Veduta parziale del Laboratorio di taratura della C. G. S. Istrumenti di Misura di Monza

---

La C. G. S. è la più antica ed importante fabbrica italiana di strumenti elettrici di misura.

La sua produzione consta principalmente di:

Amperometri - Voltmetri - Wattmetri - Fasometri - Frequenziometri indicatori e registratori, sia da quadro che portatili — Trasformatori di misura — Contatori per corrente alternata.

Lo stabilimento della C. G. S., attrezzato con macchinario modernissimo, copre un'area di mq. 14.000 ed occupa 1000 operai.

La marca C. G. S., da molti anni conosciuta ed apprezzata in Italia, s'impone ora anche sui mercati dell'estero, compresi quelli d'oltre oceano.

CGS ISTRUMENTI DI MISURA S.A.
MONZA VIA CAVALLERI, 2 - **MILANO** VIA M. NAPOLEONE, 39

FERROVIE

Concessioni ferroviarie.

Per opportuna norma del pubblico accenniamo a una disposizione emanata dal competente Ministero riguardante una facilitazione di viaggio. Fino a qualche giorno fa il viaggiatore in possesso di un qualunque biglietto (ordinario o speciale) non poteva usufruire di concessioni o di acquisto di un qualsiasi altro biglietto supplementare, all'infuori di quanto era permesso e contenuto nei diritti del biglietto acquistato per un dato percorso. Per citare un esempio: un viaggiatore in possesso di un biglietto Brescia-Roma, intero o a riduzione, non poteva ottenere il rilascio di un secondo biglietto in un punto intermedio — mettiamo Firenze — ad un altro — Napoli —, poichè detta stazione intermedia non era autorizzata a tale rilascio. Ora invece, con le nuove norme, è permesso ad ogni categoria di viaggiatori di acquistare senza applicazione di tasse o diritti fissi, biglietti a tariffa ordinaria o ridotta da un punto qualsiasi del percorso che si sta effettuando, per proseguire per una località qualunque situata oltre la stazione di arrivo contemplata nel primo biglietto. La comodità è evidente; tanto per mantenerci nell'esempio su citato, Tizio intraprendendo il viaggio Brescia-Roma, per improvviso impegno dovrebbe proseguire per Napoli. A Roma si fermerà pochi minuti, bastanti per cambiar treno. Ebbene il biglietto Roma-Napoli (tale speciale biglietto ora viene chiamato « biglietto di congiunzione ») può essere acquistato da Tizio in qualunque stazione del percorso o nelle Agenzie autorizzate, anche un giorno prima dell'uso del nuovo biglietto di « congiunzione ».

Riduzioni varie.

Per *Roma*, in occasione della Mostra quadriennale, riduzione del 30 per cento sul prezzo dei biglietti di andata e ritorno fino al 15 maggio.

In occasione della *Primavera Fiorentina*, è ammesso il rilascio di biglietti di andata-ritorno per Firenze come segue: dal 19 aprile al 3 maggio a metà prezzo, dal 4 maggio al 30 giugno a tariffa ridotta del 30 per cento.

La validità dei biglietti è di cinque giorni se rilasciati dalle stazioni della Toscana e di dieci giorni se rilasciati dalle altre stazioni della rete.

Facilitazioni di viaggio per la stagione estivo-autunnale.

Sono state emanate le norme per i viaggi di andata-ritorno in destinazione di determinate località balneari, termali e climatiche, norme che riguardano più precisamente:

1° i biglietti per famiglie che si recano alle *località balneari* dal 16 giugno al 30 settembre, o alle località *termali* dal 16 giugno al 31 ottobre: riduzione progressiva in relazione al numero delle persone componenti la famiglia;

2° i biglietti individuali a favore dei viaggiatori provenienti dall'estero attraverso i transiti di Fiume, Postumia, Piedicolle, Tarvisio, S. Candido, Brennero e dal porto di Ancona diretti alle *spiaggie adriatiche da Fiume a Falconara*, dal 1° maggio al 31 ottobre: riduzione del 50 %;

3° i biglietti a favore dei viaggiatori in destinazione dell'*Alto Adige* e del *Cadore*, dal 16 giugno al 31 ottobre: riduzione del 50 %.

Il viaggio di ritorno non potrà essere iniziato se non dopo trascorsi sei giorni dalla data di arrivo nella stazione per la quale sarà stato rilasciato il biglietto, senza contare la data di arrivo e quella di ripresa del viaggio.

Si ricorda ai viaggiatori l'obbligo di far vidimare i biglietti di andata-ritorno presso le stazioni di destinazione.

In complesso le condizioni di utilizzazione dei biglietti corrispondono a quelle dello scorso anno: tuttavia è stata accordata qualche maggiore facilitazione.

Il « treno turistico » per la Valle d'Aosta e Provincia.

Dal 28 febbraio è stato effettuato un « treno turistico » fra Torino-Aosta ed Aosta-Prè Saint Didier. Detto treno ha l'orario seguente: partenza da Torino il sabato sera alle ore 16,40 con arrivo ad Aosta alle ore 19,40 ed a Prè Saint Didier alle ore 20,30, ritorno la domenica sera con partenza da Prè Saint Didier alle ore 19, Aosta alle ore 19,50 ed arrivo a Torino alle ore 22,40. Come è noto, questo treno comodo e celere non avrà fermate che a Chivasso (per le coincidenze con Milano, ecc.), Ivrea, Pont Saint Martin, Verrés, Châtillon, per le valli laterali di Gressoney, Ayas, Valtournanche, che, come Cogne, Ceresole Reale e La Thuile, ecc., sono ricche di meravigliosi ed ancora sconosciuti campi di sci.

Facilitazioni estive per il Garda.

A partire dal 16 giugno e fino a tutto ottobre saranno in distribuzione speciali biglietti ridotti di andata-ritorno, valevoli 5 giorni, in destinazione dei principali scali del lago di Garda. La riduzione sul percorso delle ferrovie dello Stato è del 30 %.

Facilitazioni ferroviarie per l'Esposizione coloniale di Parigi.

Anche le ferrovie italiane hanno stabilito di accordare speciali facilitazioni e riduzioni per i viaggiatori che si recheranno all'Esposizione coloniale di Parigi. La riduzione sul percorso italiano sarà del 30 %, alla condizione, bene inteso, che i viaggiatori effettuino viaggio di andata-ritorno. Per agevolare maggiormente il traffico si è pure studiata la possibilità della istituzione di biglietti diretti per tutto il percorso. La questione è stata esaminata anche nei riguardi delle altre amministrazioni europee. All'uopo si è tenuta a Parigi, verso la fine di marzo, una conferenza internazionale alla quale la nostra Amministrazione delle Ferrovie dello Stato era rappresentata da alti funzionari. E' stata discussa inoltre la possibilità di istituire treni speciali in occasione di gite, di comitive, o di particolari manifestazioni di eccezionale importanza.

Servizio estivo diretto Calais-Dobbiaco.

Il Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, in seguito al vivo interessamento espletato anche dall'ENIT, ha stabilito di mantenere invariato il nuovo servizio estivo con carrozza diretta Calais-Dobbiaco.

Tutta la classe turistica e alberghiera ha accolto con vivo compiacimento la notizia della definitiva istituzione del tanto auspicato servizio diretto con l'Inghilterra; servizio che permetterà un sempre maggiore afflusso di turisti inglesi a Cortina d'Ampezzo, nella meravigliosa conca delle Dolomiti.

Istituzione di un album presso le Amministrazioni ferroviarie per distinguere in modo uniforme i vari tipi di bagaglio.

Da tempo le Amministrazioni ferroviarie tendono ad uniformare regolamenti, sistemi ed anche i piccoli dettagli di servizio: non parrà perciò strano l'istituzione di un tale album. La proposta è questa volta di una amministrazione svizzera, della Ferrovia Retica, ed è stata portata all'esame del Comitato Internazionale dei Trasporti. Di frequente, per colpa o della ferrovia o degli stessi interessati, e per quella percentuale d'irregolarità che non si può escludere nello svolgimento del servizio, avvengono disguidi e mancanze dei bagagli; come pure avviene che, per circostanze sopravvenute ed indipendentemente quindi da ogni irregolarità, i viaggiatori non possano ritirare i loro bagagli alla stazione di destino e siano costretti o a farli ritornare o a chiedere l'invio per altra destinazione. Ora, per meglio contraddistinguere i vari tipi di bagaglio, di cappelliere, di bauli, ecc., le Amministrazioni ferroviarie aderenti al Comitato Internazionale dei trasporti si accorderebbero

a contraddistinguere, con un certo numero, ogni tipo di bagaglio in relazione al tipo riportato in un apposito album. E' da ritenere che in questo modo le ricerche e anche le disposizioni saranno di molto agevolate nell'interesse della ferrovia e dei privati.

Riunioni internazionali.

Nell'aprile scorso si sono tenute riunioni ferroviarie ad *Amsterdam* per il Comitato Internazionale dei Trasporti e a *Lisbona* per l'Unione Internazionale delle Ferrovie. In entrambe le riunioni sono state discusse questioni riflettenti il traffico dei viaggiatori e il movimento turistico in genere.

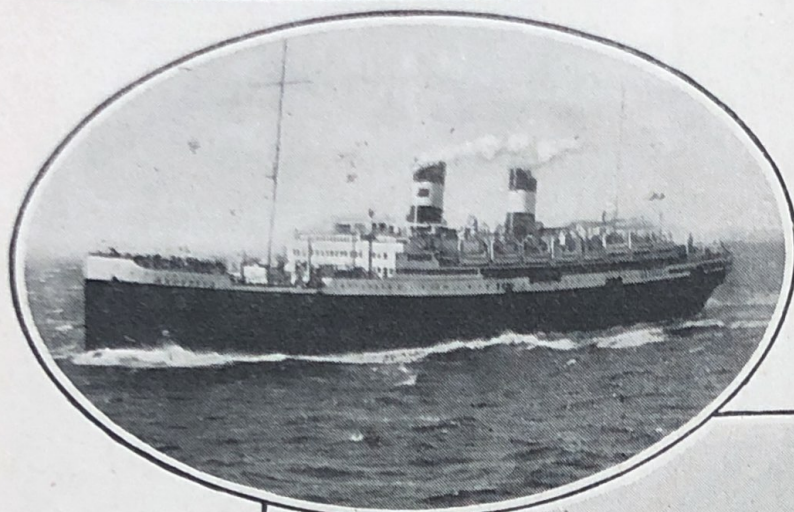
Esperimenti di automotrici.

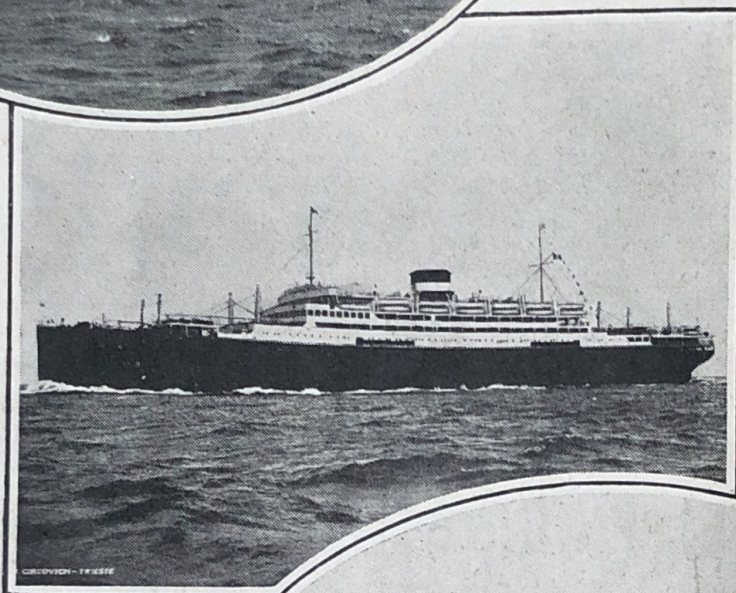
La dibattuta questione della utilizzazione delle automotrici sulle linee di scarso traffico od anche di traffico intenso, ma allo scopo, in quest'ultimo caso, di permettere frequenti, economiche e rapide corse, sembra entri nella fase pratica. Se sono esatte le notizie, queste automotrici saranno utilizzate sulle nostre ferrovie un po' più su larga scala, e ciò allo scopo di una realizzazione pratica del problema a relativa breve scadenza. Nel Congresso Internazionale delle Ferrovie tenutosi a Madrid lo scorso anno e nel quale i nostri tecnici ebbero campo di mettere in rilievo i progressi ferroviari dell'Italia, la questione fu ampiamente esaminata da tutti i punti di vista: nulla di strano perciò che, per un evidente spirito di emulazione, anche in questo campo delle realizzazioni i nostri ferrovieri non vogliano rimanere al secondo posto.

La Delegazione italiana al Congresso delle Ferrovie di Madrid.

Come era già stato preannunziato nei precedenti numeri della Rivista, nella prima quindicina di maggio si è tenuto a Madrid il Congresso Internazionale delle Ferrovie (XI Sessione), indetto dall'Associazione internazionale che ha sede a Bruxelles. Al congresso stesso ha partecipato in larga misura l'Italia. La Delegazione era presieduta da S. E. Belluzzo. Di essa facevano inoltre parte le LL. EE. Martelli e Panunzio, il Vice-Direttore Generale della Ferrovie dello Stato Gr. Uff. Ing. Velani, il Capo dell'Ispettorato Generale delle Ferrovie Secondarie e Tramvie Gr. Uff. Dott. Crispo, vari esperti delle Ferrovie dello Stato nelle questioni tecniche, del personale, nonchè del movimento e del traffico. Erano inoltre rappresentate molte altre Amministrazioni di ferrovie e tranvie italiane. Con compiacimento abbiamo notato che a posti di presidenti delle sezioni, di segretari e di relatori sono stati prescelti degli italiani.

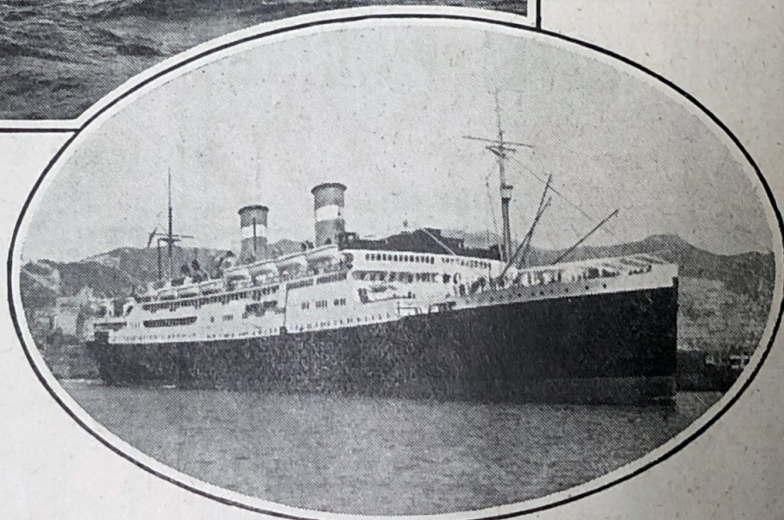
SERVIZI ESPRESSI DI LUSSO PER IL NORD E SUD AMERICA

Partenze Settimanali

NAVIGAZIONE
GENERALE
ITALIANA
GENOVA
(1)

m/n Augustus

COSULICH
S. T. N.
TRIESTE
(2)

m/n. Vulcania

LLOYD SABAUDO
GENOVA
(1)

s/s. Conte Grande

LINEE NORD AMERICA.

(1) GENOVA - VILLEFRANCHE (NICE) - NAPOLI - GIBILTERRA - NEW YORK.
(2) TRIESTE - NAPOLI - CANNES - NEW YORK.

LINEE SUD AMERICA.

(1) GENOVA - VILLEFRANCHE (NICE) - BARCELLONA - BRASILE - PLATA.
(2) TRIESTE - NAPOLI - BRASILE - PLATA.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA
GENOVA

COSULICH S. T. N.
TRIESTE

LLOYD SABAUDO
GENOVA

NAVIGAZIONE

Il nuovo grande espresso Europa-Egitto.

Si annuncia per il 27 giugno prossimo il viaggio inaugurale da Trieste della tanto attesa nuova motonave *Victoria* del Lloyd Triestino, costruita per il grande Espresso Europa-Egitto, via Adriatico.

Con questa motonave il Lloyd Triestino supererà il suo stesso *record* mediterraneo, detenuto ininterrottamente per tre quarti di secolo, accorciando di otto ore la distanza che separa attualmente le coste d'Italia dall'Africa Orientale Mediterranea. Il viaggiatore imbarcato sulla *Victoria* potrà raggiungere Alessandria da Brindisi o viceversa, in meno di 40 ore. Partendo da Roma impiegherà complessivamente 50 ore, dall'Alta Italia 60, dall'Europa centrale circa 70 e poco più di 80 da Londra.

I lavori d'allestimento della grande motonave sono a buon punto e procedono alacremente. Tutto sarà sistemato a bordo in modo da rispondere ai requisiti della più perfetta eleganza e da soddisfare le esigenze della più squisita ospitalità. Gli appartamenti privati e le cabine avranno tutti il proprio bagno. La bianca nave, vera città galleggiante, offrirà ai 524 passeggeri che potrà ospitare nelle tre classi le più variate e piacevoli attrattive.

Lavori per il miglioramento del Canale di Suez.

Sono in corso lavori aventi lo scopo di portare la larghezza del Canale di Suez a sessanta metri al minimo nelle parti rettilinee, il raggio delle curve a non meno di 2500 metri e la larghezza in queste curve ad almeno 75 metri. I lavori di dragaggio sono portati a 13 metri.

Questo programma deve essere compiuto per la fine del 1934. In questo momento il Canale sarebbe in istato di ricevere navi di metri 10,67 di pescaggio e di un tonnellaggio lordo approssimativo di 45.000 tonnellate. Un piroscafo di tonnellate 33.693 ha già transitato, senza difficoltà, per il Canale.

Miglioramenti nei Servizi Marittimi tra Napoli e la Libia.

In seguito a notevoli cambiamenti apportati dalla Compagnia Italiana Transatlantica (CITRA) alle sue linee per la Libia, le linee dirette per Bengasi e per Tripoli, che prima erano quattordicinali, sono diventate settimanali, e il tragitto tra Napoli e Tripoli è stato abbreviato di un giorno. Da Napoli parte ogni lunedì, alle ore 15, un vapore diretto per Siracusa e Bengasi (toccando Messina o Ca-

tania alternativamente), e ogni venerdì, alle ore 18, un vapore diretto per Siracusa e Tripoli con arrivo a Tripoli la domenica alle 19. Lo stesso vapore riparte poi da Tripoli il lunedì alle ore 17, per Malta, Tunisi, Cagliari, Livorno e Genova.

Il porto di Napoli viene così ad avere un'altra comunicazione diretta settimanale con lo scalo di Tunisi.

Il vapore partente da Napoli ogni lunedì alle ore 15 per Bengasi trova sempre a Siracusa la coincidenza con altra linea diretta per Malta e Tripoli.

Il sommergibile di Sauro ricuperato

Il sommergibile *Pullino*, sacro alla gloria di Nazario Sauro, è stato riportato alla luce.

Già in questa rubrica ricordammo come, nel settembre 1929 questo sommergibile, già riportato a galla, riaffondasse per la rottura del cavo di rimorchio.

Il nuovo tentativo, condotto con ogni accorgimento tecnico sotto la direzione del Gen. Boscaro, ha sortito invece lo sperato effetto.

Il sollevamento e il rimorchio al cantiere di Pola ebbero luogo il 28 febbraio u. s. La nave mostra a poppa tre grandi squarci, dovuti a proiettili del cannone di bordo, fatti esplodere dall'equipaggio nel vano tentativo di distruggere il sommergibile. Anche gli strumenti di bordo, perchè non servissero al nemico, furono assai danneggiati. Il nome della nave è ancora ben visibile; il periscopio è contorto; mancano il cannone e la mitragliatrice, di cui si impadronirono gli Austriaci, e il timone, perduto durante le manovre per il sollevamento. Lo scafo appare relativamente ben conservato; così le boe telefoniche di poppa e di prua e la camera di lancio dei siluri.

Il *Pullino* fu varato nel 1913 alla Spezia. Lungo 42 metri e largo m. 4,20, stazza alla superficie 345 tonn. La sua velocità era di 15 miglia alla superficie e di 9 miglia in immersione.

Le felicissime prove di una nave russa costruita in Italia.

Dei tre piroscafi ordinati dal Governo della U.R.S.S. ai « Cantieri Riuniti dell'Adriatico », il *Wladivostok*, il primo varato, ha già compiuto le prove di collaudo. E' un piroscafo per passeggeri e per merci, costruito in modo da poter navigare tra i ghiacci, essendo destinato al servizio tra Arcangelo e le foci della Petcho.

Ha una portata di 750 tonnellate e le sue dimensioni sono: lunghezza m. 68, larghezza m. 10,80, puntale m. 6,20. Le prove hanno avuto un esito brillantissimo ed hanno suscitato molti elogi da parte della Commissione russa incaricata di ricevere la nave. La velocità raggiunta è stata di tredici miglia orarie, sensibilmente superiore a quella contrattuale.

SPORT

Regate a vela.

Non vogliamo passare sotto silenzio, malgrado il ritardo, il rinnovato successo delle regate annuali internazionali di Genova organizzate con la solita perizia tecnica dal R. Y. C. I. La manifestazione ha dato vita a una serie interessantissima di prove, nelle quali hanno messo in particolare mostra le loro ottime qualità alcune barche, quali Bamba, Rosita, Twins III, Jan nelle rispettive serie. Bamba ha sbaragliato ogni avversario negli 8 metri, dimostrando ancora una volta la sua fama di barca imbattibile. Perciò questo scafo, ideato dal Gr. Uff. Giovanelli e costrutto dai Cantieri Baglietto, ha potuto aggiungere, anche in virtù di una saggia condotta di gara, alla vittoria nella Coppa del Mediterraneo anche quella nella *challenge* Coppa Rylard. Nei 6 metri Rosita III ha sempre fornito ottime prove conquistando in ogni gara una delle prime due piazze.

Corse attraverso la campagna.

Ai primi dello scorso marzo si chiuse ufficialmente la stagione delle corse campestri. Le principali prove si sono imperniate sulla rivalità fra i due migliori specialisti di prove attraverso la campagna, e cioè Lippi e Bartolini. Lippi, campione fino al 1930, ha trovato nel Campionato 1931 un uomo più forte di lui che gli ha strappato il titolo di campione nel *cross* di Mirafiori e che lo ha ribattuto pochi giorni più tardi nel *cross* dell'ippodromo di S. Siro. Bartolini in queste due ultime prove della stagione è stato migliore di Lippi, lo ha battuto sempre regolarmente e gli ha tolto con due precise vittorie il titolo di campione.

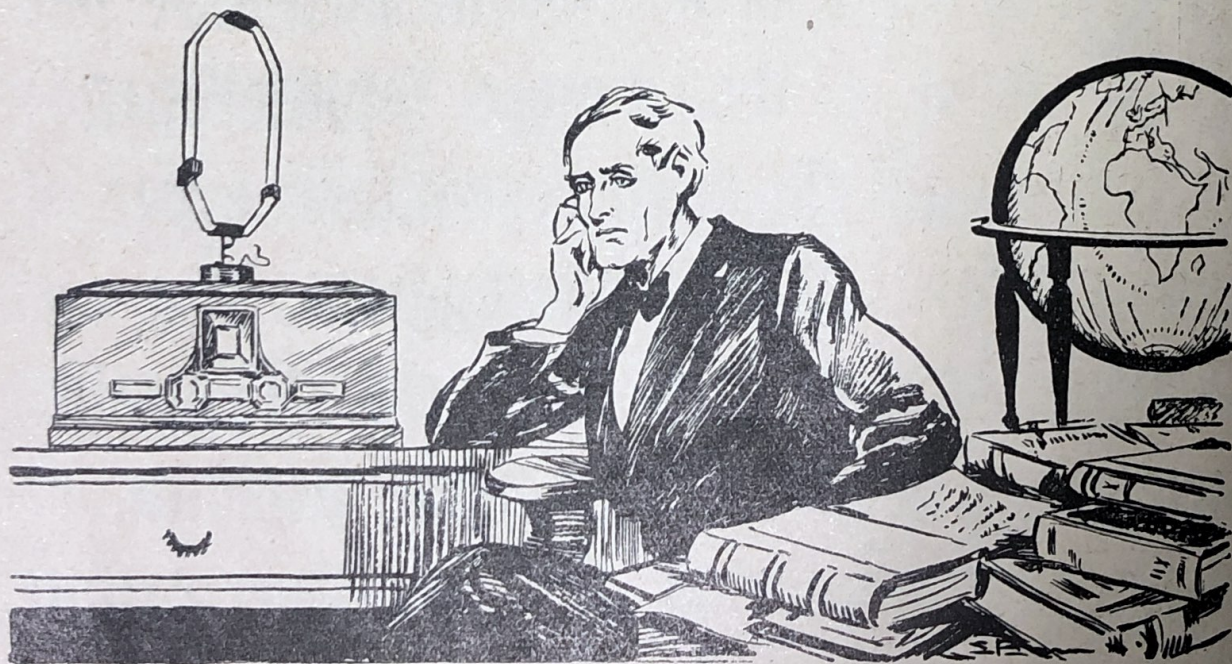
Ciclismo.

La stagione delle corse ciclistiche ebbe inizio a marzo con alcune anziane prove lombarde, con la *Ventimiglia-Genova* vinta da Luigi Giacobbe sul campo della Nafta, e con la *Milano-Sanremo*, alla sua 24ª edizione. La più importante delle corse ciclistiche italiane si è svolta in una atmosfera di vero entusiasmo, con lo schieramento di tutti i migliori corridori italiani e con una sparuta rappresentanza straniera. Si è dovuto constatare che il percorso della Milano-Sanremo non offre più le difficoltà di una volta, perchè il rimodernamento delle strade ha fatto sì che almeno per metà la gara si svolge su strade in asfalto. La Milano-Sanremo prima della guerra era considerata una gara assai dura, perchè le strade erano pessime per moltissimi

chilometri. Allora difficilmente i corridori tagliavano il traguardo in grosso e folto plotone; ai nostri giorni un campione del mondo e il campione d'Italia raggiungono la meta insidiati da almeno venti avversari alla media di 29 km. Si potrà dire che la classe dei corridori ciclisti è in continuo progresso, ma neppur si può escludere che il fattore strade abbia consentito l'arrivo di un plotone pletorico. La media nient'affatto elevata, tenute presenti le migliorate condizioni del percorso, conferma che i concorrenti avrebbero potuto prodigarsi di più. Ad ogni modo il risultato appare assai regolare, perchè in testa all'arrivo si sono trovati Binda e Guerra che nella stagione scorsa erano considerati i due più forti italiani. All'indomani della corsa qualche giornalista sportivo, che ama analizzare con passione i problemi dello sport ciclistico, ha ribadito il concetto che la ragione principale delle corse poco movimentate e dei conseguenti arrivi in gruppo troppo numeroso consisteva nella concessione della ruota libera che permette pause nell'andatura. Perciò si insiste affinchè nelle corse di una sola tappa che non superi i 300 km., sia senz'altro adottato il pignone fisso che obbliga i corridori a pedalare dalla partenza fino all'arrivo. Allo stato delle cose c'è solo da augurarsi che qualche corsa italiana della presente stagione venga fatta disputare con il pignone fisso; sarà sempre un esperimento che desterà il maggior interesse.

Il Trofeo del Littore è stato per l'anno VIII assegnato all'Unione Velocipedistica Italiana. Gli sportivi ricorderanno con legittimo orgoglio i trionfi conseguiti dai ciclisti italiani al Campionato del Mondo su strada, tanto nella categoria dilettanti quanto in quella dei professionisti. Un imponente complesso di ben altre 37 vittorie in campo internazionale vantano i ciclisti italiani nel corso del 1930. Sono infatti da ricordarsi, tra l'altro, la magnifica affermazione di Guerra nel *Giro di Francia*, la vittoria di Grandi nella *Parigi-Bruxelles* e quelle dei dilettanti nel *Giro d'Ungheria*. Anche quanto a *records* del mondo quelli di Linari nel campo della velocità (m. 500 e m. 1000), e di Binda nel mezzo fondo (4 km. e 50 km.), sono pagine di alto merito sportivo.

Automobilismo.

Con la *Coppa Invernale delle Alpi* si è concluso un ciclo di gare che ha dimostrato come sia stato indovinato il connubio tra l'automobile e lo sci. Abbinando la classifica di una gara di sci a quella di una marcia automobilistica si son volute rilevare le possibilità e la opportunità di condurre a godere le bellezze invernali della montagna non soltanto appassionati sciatori, ma dilettanti del volante, i quali difficilmente d'inverno usano

l'automobile per grandi gite. La prima Coppa Invernale delle Alpi ha cominciato con il sottoporre gli automobilisti con il loro equipaggio di sciatori alla dura fatica del viaggio da Milano a Ortisei in Val Gardena attraverso il Passo del Tomba, la valle di Non e il Passo di S. Lugano (342 km). Dopo questa prima parte della manifestazione gli sciatori hanno compiuto il tratto S. Cristina, Passo di Sella, Canazei (km. 20), mentre gli automobilisti dovevano raggiungere Canazei partendo da Ortisei e passando per Bolzano, Ora, Cavalese e Predazzo (km. 120). Una quarantina di vetture con a bordo tre sciatori ciascuna hanno partecipato alla manifestazione.

Assai significativa è stata la vittoria dell'*Alfa-Romeo* nel grande Criterium Internazionale di Turismo Parigi-Nizza. La classifica era basata non solamente sul percorso relativamente facile di 1007 km. divisi in quattro tappe da percorrersi a media stabilita, ma da un complesso di prove atte a mettere in evidenza tutte le doti della vettura e cioè: una prova di velocità su 1 km. a lancio, una prova di sterzata, una prova di accelerazione, una prova di percorso a regime ridotto del motore, una prova di frenaggio, una corsa di velocità su 500 metri con partenza da fermo e una prova in salita. L'Alfa-Romeo in tutte le prove ha tenuto testa brillantemente a tutte le vetture avversarie, classificandosi al primo posto con punti 3557, contro 3752 della Duesemberg di Medrano e contro 3758 della Bugatti di Trevoux.

La serie dei Grandi Premi si è inaugurata quest'anno a Tunisi sul nuovo *circuito di Cartagine*. Si è cominciato con la corsa delle Sei Ore, nella quale il milanese Luigi Castelbarco ha dominato con la sua Maserati 2500 cmc., percorrendo km. 707,106 alla media di km. 117,866. A completare il successo dell'industria italiana figuravano al secondo e al terzo posto due Alfa-Romeo, non però ufficialmente iscritte dalla Casa. Il *Gran Premio della Tunisia* per vetture da corsa era vinto dalla vettura francese Bugatti, affidata al campione Achille Varzi, che copriva i km. 470,418 del percorso alla media di km. 137,392. Due soli minuti separavano il vincitore dalla Maserati di Fagioli e si può dire che la vittoria è toccata al guidatore di maggior classe, piuttosto che alla vettura più veloce. La Maserati poteva però vincere con Ernesto Maserati la classe fino a 1500 cmc., alla media di km. 128,460.

Sci.

Le gare di sci sono continuate con folto concorso di partecipanti. La nota più interessante è data dalla preparazione dei giovani che dovranno rappresentare l'Italia alla Olimpiade del prossimo inverno al Lago Pla-

cido. Il norvegese Peder Kjellberg ha assunto la direzione dei futuri azzurri e, dopo i Campionati italiani, li ha radunati a Clavières. Gli sciatori italiani, sotto una guida simile, hanno veramente da guadagnare. Frattanto, compiuta verso Pasqua la formazione dei saltatori sul trampolino di Clavières, i prescelti sono passati al Passo di Rolle per l'allenamento al fondo. Quando poi la materia prima verrà a mancare in Trentino, è molto probabile che gli aspiranti alla Olimpiade vengano adunati al Colle del Teodulo in Val d'Aosta.

Pugilato.

A fine marzo è stato disputato a Milano il Campionato nazionale dei pesi leggeri fra Turiello e Orlandi. Il combattimento, per il quale era stata fatta larga pubblicità in seguito alla fortissima rivalità fra i due competitori, si è concluso con la vittoria ai punti di Orlandi. Gli spettatori disinteressati ed equanimi hanno riconosciuto che il titolo di campione è andato giustamente a quest'ultimo, per quanto di stretta misura. Così si può affermare che lo sport pugilistico italiano possiede un titolare di alto valore e un altro elemento che è assai vicino al campione. Assai significativa è stata la vittoria ai punti del campione italiano Baiguerra nell'incontro sostenuto a Genova contro Bouquillon. Il peso massimo italiano ha dimostrato di possedere molti numeri per meglio affermarsi in campo internazionale.

Calcio.

Il 15 dello scorso marzo il Campionato di calcio ha avuto un grave sussulto. La squadra dell'Juventus di Torino, che dall'inizio del lungo torneo teneva il comando del girone, insaccava a Roma cinque punti, senza poter mai violare la rete del Roma. La sorpresa non è stata tanto per la sconfitta della società di Torino, quanto per la gravità di tale insuccesso. Dopo otto giorni la Juventus incontrava sul proprio campo l'agguerrito undici del Genova 1893 e lo batteva per quattro punti contro uno, riacquistando di colpo la fiducia dei suoi partigiani. Per quanto però a fine marzo la Juventus tenga tuttora il primato, pure gli inseguitori non sono affatto lontani, così da lasciar assolutamente inalterato l'interesse che il Campionato suscita fra le masse degli appassionati di calcio.

La partita internazionale fra Svizzera e Italia, giuocatasi il 29 marzo a Berna, si è chiusa alla pari con un punto per ciascuna squadra. Per quanto la superiorità di classe e di stile degli italiani sia apparsa evidente e gli italiani abbiano avuto per oltre un'ora di giuoco tutte le iniziative, pure i tiri dei nostri attaccanti non sono mai riusciti a

penetrare la porta avversaria, non tanto per il valore del portiere svizzero, quanto per la imprecisione dei tiri stessi. Il risultato lasciava in tutti gli appassionati italiani la bocca amara. Il tecnico meno superficiale e meno facile a trovare deboli scusanti deve analizzare bene la partita e valutare se l'imprevisto risultato non dipenda piuttosto dal logoramento dei migliori giocatori sottoposti, tra partite internazionali e incontri di Campionato, ad un lavoro gravoso che può, di colpo, mettere fuori forma i più saldi atleti. Ciò sarebbe tanto più doloroso in quanto sono imminenti altre importanti competizioni internazionali.

Educazione fisica.

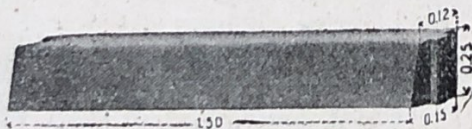
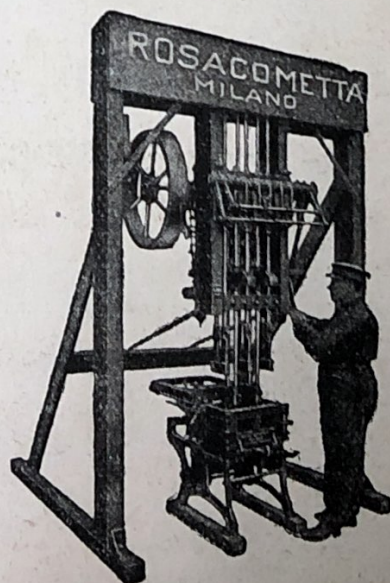
Venezia indice per questo mese Feste Internazionali di Educazione fisica e Sport, sotto gli auspici della Federazione Provinciale Fascista Veneziana ed inaugura una Esposizione Internazionale di Educazione fisica e Sport. Nel corso di questa Esposizione e precisamente nei giorni 11, 12 13 corrente avrà luogo il Congresso Internazionale degli Amici dell'Educazione Fisica che terrà le sue sedute nella Sala Napoleonica del Palazzo Reale. L'interesse maggiore delle Feste è dato dai due concorsi ginnastici che faranno affluire a Venezia ginnaste e ginnasti di ogni Nazione. Dall'8 all'11 corrente si svolgerà il Concorso Straordinario Ginnastico Federale Internazionale Femminile, al quale farà seguito, dal 14 al 17 maggio, il Concorso Maschile.

Lotta.

Nei campionati europei di lotta greco-romana disputatisi a Praga gli atleti azzurri hanno segnato una lusinghiera quanto inaspettata affermazione. I risultati confermano, dopo un periodo di quasi abbandono di questo sport, le nostre possibilità anche in questo ramo della attività sportiva. E' bene infatti insistere sul fatto che la nostra squadra andò a Praga per partecipare ai Campionati a scopo di studio e di indagine per la prossima Olimpiade, senza particolare preparazione e senza grande esperienza.

STRADE

I lavori della Gardesana Occidentale nel 1930.

Di questa grande opera che viene a risolvere un problema di importanza non solamente locale, ma addirittura nazionale, agevolando grandemente le comunicazioni della Lombardia, Liguria ed Emilia con l'Alto Adige,

trattò ampiamente sulla nostra Rivista (febbraio 1929) l'On. Italo Bonardi. Da allora i lavori hanno segnato un progresso formidabile, di cui ci dà efficace dimostrazione l'Ing. A. Bienni nella Rivista *Le Strade* del T. C. I.

« Durante l'anno 1930 — egli scrive tra l'altro — i lavori presero un impulso progressivamente accelerato su tutto il loro sviluppo: la traccia della strada, prima appena segnata, andò ampliandosi in una sede, dove appena sbozzata nel taglio di roccia, dove completamente finita sugli alti muri di sostegno o su agili arcate nascenti dal lago; i piccoli fori di avanzata delle gallerie divennero sezione completa, e sulle imponenti pareti dei torrioni rocciosi strapiombanti sul lago cominciarono ad occhieggiare gli ampî e frequenti finestroni per l'illuminazione delle gallerie; qua e là, dove la vasta distesa della parete rocciosa s'incide per il lavoro plurimillenario delle acque, comparvero rapidamente ponti e altri manufatti dalla linea svelta e ardita, intonata all'ambiente.

« A fine 1930 il bilancio dei lavori si è chiuso con queste risultanze: Dei 28 chilometri di sviluppo della costruenda strada, circa 15 chilometri erano finiti, salvo la sola cilindratura del piano viabile in corso d'esecuzione, dei quali km. 12,250 all'aperto e km. 2,750 in gallerie, in parte rivestite; per altri 8 chilometri, di cui 5 all'aperto e 3 in gallerie, erano completamente ultimati gli scavi; per altri 3 chilometri, parte all'aperto e parte in gallerie, gli scavi erano eseguiti per metà, ed infine per gli altri 2 chilometri erano iniziati gli scavi su tutta la lunghezza.

« Per accennare solo alle quantità principali delle opere, rilevasi che a fine dicembre u. s. erano stati eseguiti:

« Scavi in terreno ordinario .	mc.	133.000
« Scavi in roccia all'aperto ...	»	440.000
« Scavi in galleria	»	214.000
« Murature di vario genere ..	»	75.000
« Rivestimenti di gallerie ...	»	11.000

« Dei manufatti speciali, oltre varie centinaia di tombini e ponticelli di luce al disotto dei m. 2, risultavano ultimati 22 manufatti con luce fra m. 2 e m. 10, e 16 con luce fra m. 10 e m. 24.

« Le caratteristiche costruttive generali della strada sono le seguenti: La sezione stradale presenta una larghezza minima, nei punti più difficili ed in galleria, di m. 6 da ciglio a ciglio; in tratti più facili la larghezza è di m. 7, ed in moltissimi punti la strada è dotata di banchine esterne ai cigli e di ampie piazzette, che verranno ornate con impianto di vegetazioni decorative e che renderanno tanto più riposanti

e simpatiche ai turisti le soste pel godimento delle bellezze meravigliose del lago.

« L'andamento generale della strada è a carattere lacuale, sviluppandosi a lieve quota sul lago; solo nel tratto Gargnano-Tignale, e più precisamente sotto i Dossi di Muslone, il tracciato, per sfuggire a condizioni naturali avverse per insidia di frane, si sopraeleva sul lago, raggiungendo la quota massima di m. 185 circa sul livello del mare, ossia m. 120 sul pelo normale del lago.

« Le livellette della strada si svolgono, in generale, con pendenze inferiori al 6 %; solo in un tratto presso Gargnano si raggiunge la pendenza del 6 %. Si è cercato, lungo tutto il tracciato, di assegnare alle curve i maggiori raggi compatibili con le condizioni del terreno e con un retto criterio di economia costruttiva; il raggio minimo, nelle condizioni più difficili, è di m. 55; ma, in genere, le curve sono a raggio notevolmente più ampio, non inferiore ai 100 metri. Nella sagomatura della sezione stradale si è assegnata, nelle curve, una razionale sopraelevazione per la sicurezza del transito meccanico a forte andatura.

« Lo sviluppo dell'intera strada sarà per circa tre quarti a giorno e per un quarto in gallerie, parte rivestite e parte a nudo, tutte illuminate naturalmente.

« Tali sono le caratteristiche fondamentali, dal punto di vista costruttivo, della nuova strada, a cui le stesse ondulazioni del profilo imposte da ragioni di tecnica e di economia, e la varietà continua della sua impostazione tra il frastagliamento bizzarro delle imponenti rupi che dominano il lago, conferiscono un carattere singolarmente interessante. Nella frequente alternanza delle brevi gallerie ai tratti dove la strada occhieggia all'aperto, quasi sospesa fra i paurosi strapiombi dei torrioni rocciosi, è tutto un magnifico giuoco di profili, di sagome, di sfondi, di luci, di colori, di prospettive panoramiche, in cui il tecnico e il turista troveranno motivi di godimento e insieme di emozione ».

L'A., ritiene che, al punto in cui sono i lavori, la strada potrà venir inaugurata nel prossimo autunno.

La strada per l'Etna.

Nel Gabinetto di S. E. il Prefetto di Catania si è costituito il Consorzio per la costruzione della strada: *Nicolosi-Casa Cantoniera*.

Partecipano al Consorzio, che ha carattere di bonifica agraria, la Provincia di Catania, il Comune di Catania, i Comuni di Nicolosi, Mascalucia e Belpasso, il Banco di Sicilia ed il Cav. Costarelli. La strada sarà lunga 18 km. e larga 8 metri, sarà a *macadam* con spalmatura di bitume e costerà circa due milioni e mezzo.

POSTE-TELEGRAFI-E-TELEFONI

Miglioramenti delle comunicazioni postali con la Somalia Italiana.

Alle notizie sommarie pubblicate a pag. 125 del fascicolo di marzo u. s. di questa Rivista, possiamo aggiungerne altre più precise.

Il servizio di *autocorriera postale Mogadiscio-Bender Cassim* ha veramente risolto il problema delle comunicazioni, sia fra le varie località della Somalia stessa, sia fra l'Italia e la sua lontana Colonia africana.

La nuova e bellissima strada, percorsa dall'autocorriera, che unisce Mogadiscio a Bender Cassim, attraversa la Somalia quasi in tutta la sua lunghezza dal sud a nord-est passando per Afgoi, Balad, Mahaddei, Buloburti, Giglei, Belet Uen, Fer Fer, El Derre, Sinadogo, Dusa Mareb, Merergliur, Godinlavi. Adado, Ghirlinsor, Rocca Littorio (Gallacaio), Badauein, Doncogò, Garroè, Gigabaule, Buedere, Bivio per Callis, Bivio per Kelliet, Gardò, Lasdaua, El Donfar, e rappresenta, con le sue diramazioni verso la costa, la vera spina dorsale della Colonia.

Questa strada, opera di grande importanza e provvidenziale per lo sviluppo della vita economica della Somalia, lunga oltre 1500 km. (quanti ne corrono fra Milano e Siracusa), è stata percorsa dall'autocorriera a tempo di *record* in 37 ore di marcia effettiva.

Normalmente l'autocorriera ha il seguente orario mensile:

Partenza da Mogadiscio nei giorni 4-14-24 alle ore 4; arrivo a Rocca Littorio (Gallacaio) nei giorni 6-16-26 alle ore 16,30, da dove riparte nei giorni 8-18-28 alle ore 5 per arrivare a Bender Cassim alle ore 17,15.

In senso inverso:

Partenza da Bender Cassim giorni 2-12-22 ore 5. Arrivo a Rocca Littorio giorni 4-14-24 ore 15,45. Partenza da Rocca Littorio giorni 9-19-29 ore 5. Arrivo a Mogadiscio giorni 11-21-31 ore 17,25.

Come si può chiaramente rilevare da questo orario, le corrispondenze postali provenienti dall'Italia e quelle dirette in Italia, oltre ad essere avviate con il piroscafo mensile celere della Compagnia Italiana Transatlantica, ora, grazie al nuovo servizio di concentramento e smistamento ad Aden (località toccata dai vari piroscafi delle linee marittime Africa del Sud e India-Estremo Oriente) ed al servizio dell'autocorriera, possono arrivare e partire da Mogadiscio altre due o tre volte al mese.

Le corrispondenze postali in partenza dall'Italia per la Somalia vengono concentrate all'ufficio postale di *Napoli-Porto*, da dove vengono inoltrate: *a*) *il giorno 7 di ogni mese* col piroscafo della Comp. Ital. Transatlantica (Ci-

tra), in arrivo a *Mogadiscio* il 22, a *Chisimaio* il 24, toccando Hafun; *b*) *ogni venerdì* coi piroscafi della Società «Sitmar» (Via Egitto). La posta viene fatta proseguire da Port-Said per *Aden*, con i piroscafi della Peninsulare e della Nederland. Da Napoli ad Aden in 9 giorni.

A Napoli la posta viene suddivisa ed inclusa in sacchi diretti per Alula, Bender Cassim, Brava, Chisimaio, Hafun, Merka, Mogadiscio, Obbia.

Quando l'ufficio di Napoli-Porto lo ritiene necessario, può inoltrare la posta per la Somalia anche per *Via Brindisi-Aden* coi piroscafi del *Lloyd Triestino*, per le tre linee India-Estremo Oriente, che partono da Brindisi ogni 4 venerdì e ogni 4 lunedì.

La posta in partenza dalla Somalia per l'Italia ha corso cogli stessi mezzi per la spedizione dall'Italia, *ed arriva a Napoli:* il giorno 18 di ogni mese col piroscafo della «Citra» che parte da Chisimaio il 2 e da Mogadiscio il 4; *ogni domenica* coi piroscafi per Via Aden.

Il piccolo vapore *Falcon*, noleggiato appositamente, eseguisce il trasporto della posta da Aden a Bender Cassim e viceversa in coincidenza con l'autocorriera.

Da Mogadiscio le corrispondenze postali vengono inoltrate per l'Italia anche coi piroscafi della Società Navigazione Libera Triestina nel loro viaggio di ritorno (via Suez) del periplo africano.

Quale differenza con il passato in cui l'arrivo e la partenza della posta avveniva solo 12 volte in un anno, cioè ogni mese! Migliorare il servizio postale fra l'Italia e la Somalia era una grande, impellente necessità per un più ampio respiro della Colonia, per il suo progresso civile e commerciale e per la migliore valorizzazione delle sue risorse economiche, con beneficio reciproco della Colonia e della Madrepatria.

Comunicazioni rapide e più frequenti erano anche richieste dagli Italiani che sono colà residenti e da quelli che vi si recano per ragioni di affari e di lavoro.

E non sarà vano auspicare altri provvedimenti di migliorie: rendendo *bisettimanali* le corse dell'autocorriera; abbreviando la durata del viaggio Mogadiscio-Bender Cassim e viceversa, riducendo a un solo giorno la sosta a Rocca Littorio, anzichè i tre giorni attuali dell'andata ed i cinque giorni del ritorno; studiando la possibilità di trasporto delle corrispondenze postali per *via aerea*, utilizzando la via aerea Brindisi-Atene e la nuova linea aerea settimanale *Londra-Africa Orientale* che ora, passando da Atene arriva in *sei giorni* a *Kisumu nel Kenya* (possedimento britannico confinante con

la Somalia-Oltre Giuba) in modo che *la posta*, mercè il pagamento di una sopratassa, *possa arrivare in Colonia* o viceversa, *in otto giorni* anzichè dei 15 (al minimo) per via diretta o per Via Aden: gli 8 giorni si ridurrebbero a 6 o a 5, dal 16 maggio, quando la linea Londra-Africa Orientale passerà direttamente per l'Italia; ammettendo di poter spedire i *pacchi postali* anche per Via Aden-autocorriera, anzichè con la sola spedizione mensile coi piroscafi della « Citra ».

I corsi estivi alla R. Università per Stranieri di Perugia.

Com'è noto, la R. Università Italiana per Stranieri, creata con Legge 29 ottobre 1925, N. 1965 e con successivo R. Decreto 25 marzo 1926, N. 680, persegue lo scopo di diffondere negli stranieri la migliore e maggiore conoscenza dell'Italia in tutte le sue manifestazioni passate e presenti. Gli stranieri vi sono ammessi senza la presentazione di alcun titolo di studio e tutti godono speciali facilitazioni di soggiorno, di viaggio, di visto sui passaporti, nonchè l'ingresso libero alle Gallerie e Musei, ai Monumenti e Scavi di Antichità. Durante i corsi hanno pure luogo conferenze, concerti e gite in località famose per arte, per bellezze naturali e per tradizioni storiche.

Nei mesi di luglio, agosto, settembre 1931 si svolgeranno i seguenti corsi:

Corsi di alta cultura: Politica, Storia, Letteratura, Arte, Pensiero scientifico dell'Italia.

Corso speciale di Etruscologia.

Corsi di Letteratura italiana, Storia Civile e Storia dell'Arte.

Corsi di Lingua Italiana: Sezioni: Francese, Inglese, Tedesca, Ungherese, ed eventualmente altre, secondo il numero degli studenti.

Si rilasciano certificati di frequenza, di profitto in etruscologia, di conoscenza della lingua italiana, e diplomi di abilitazione all'insegnamento della lingua italiana all'estero. Programmi e informazioni possono richiedersi alla Segreteria della R. Università Italiana per Stranieri, Palazzo Gallenga, Perugia.

La passeggiata archeologica Posillipo-Cuma.

Sono stati ultimati i lavori stradali della Zona Flegrea, sicchè oggi può ben dirsi che la grande passeggiata archeologica da Posillipo sino a Cuma sia un fatto compiuto. Conveniente sistemazione hanno anche ricevuto le strade di accesso a Miseno, Maremorto, Miliscola e Cuma, ove i recenti scavi fatti eseguire dal Governo hanno portato al dissotterramento dell'Antro della Sibilla.

TRA I LIBRI

DE MARCHI ATTILIO e CALDERINI ARISTIDE. – *I Romani nelle istituzioni e nel costume, nell'arte e nel pensiero.* – Pag. 606 con 293 ill. Milano, F. Vallardi, 1931. Prezzo: L. 30.

Attilio De Marchi, dopo aver dato alla stampa quel volume sugli Elleni che è fra le migliori opere di divulgazione nel campo delle antichità classiche, si era accinto a farlo seguire da un altro dedicato ai Romani. La morte non gli consentì di condurre a termine il lavoro, che fu ripreso dal suo congiunto e allievo, Prof. Calderini, dell'Università Cattolica di Milano. Opere di questo genere vanno sempre soggette a critiche di carattere soggettivo: chi le trova troppo ampie e chi troppo ristrette e le proporzioni delle singole parti vengono facilmente censurate. Ma il gran pubblico delle persone colte, non degli studiosi *ex professo*, a cui sono dedicati, le apprezza per la loro perspicuità e perchè in esse trova un desiderato complemento allo scarso numero di cognizioni che ha portato dalle scuole. E apprezzerebbe anche le illustrazioni se, non per colpa di chi le ha scelte, ma per infelicità di procedimenti tecnici, non risultassero spesse volte confuse e prive di rilievo.

OCCELLI SECONDO. – *Busca nei tempi antichi e moderni.* – Pref. del Prof. Costanzo Rinuado. Pag XII-208 con 40 tav. f. t. A cura del Comune di Busca e a beneficio delle opere assistenziali buschesi. 1930-IX. Prezzo: L. 20.

Busca, in provincia di Cuneo, mollemente adagiata su colli vitiferi e boscosi, meritò per la sua particolare amenità la qualifica di « paradiso del Piemonte ». L'A. ricostruisce la sua antica storia, o almeno quel tanto che è dato ricostruirne sulla

base degli scarsi elementi rimasti, e traccia il quadro della sua vita moderna. Le origini non risalgono presumibilmente oltre il Mille; e le notizie documentate alla metà del secolo XII, quando un discendente del marchese Bonifacio del Vasto ne assunse il titolo marchionale. Il Prof. Rinaudo nella sua prefazione ci informa, per averlo saputo dalla viva parola di S. M. Vittorio Emanuele III, che tra i titoli della Casa di Savoia c'è anche quello di Marchese di Busca. L'opera è illustrata con belle fotografie, tra cui meritano particolare menzione le artistiche resinotipie di Mario Bellavista.

MONTI ANTONIO - ARRIGONI PAOLO. – *La vita nel Castello Sforzesco attraverso i tempi.* – Pag. 142 illustr. Ed. S. A. Antonio Cordani, Milano, 1931-IX. Prezzo: L. 8.

Suonano strane oggi le parole con cui Cesare Correnti definiva, meno di mezzo secolo fa, il Castello Sforzesco di Milano: « una massa malinconicamente tetra, stupidamente vasta, cocciutamente uniforme ». Per merito precipuo di Luca Beltrami, questo edificio che fu uno degli esempi più singolari di residenza principesca del Rinascimento, è risorto e presenta oggi, insieme con la sua superba bellezza architettonica, i tesori artistici e archeologici dei musei che vi sono ospitati. I suoi numerosi visitatori saranno grati agli Autori di questo volumetto, i quali, valendosi dell'esperienza del proprio ufficio — il Prof. Monti è Sopraintendente al Museo del Risorgimento, il Dott. Arrigoni Conservatore della Civica Raccolta delle Stampe — hanno voluto esporre con lucida sintesi gli avvenimenti che si svolsero nel Castello, specialmente nel periodo aureo in cui questo fu residenza di Francesco Sforza e dei suoi successori: splendori e infamie, sorrisi di donne e ghigni di carnefici, serene creazioni d'artisti e cupo strepito d'armi. Il volumetto è stampato su carta patinata cosicchè le numerose e interessanti illustrazioni vi hanno il miglior risalto

NEBBIA ALESSIO. – *Guida turistica di Courmayeur.* – Volumetto di pag. 66 con numerose carte e illustraz. e 1 pianta; rilegato in tela. Bottega d'Arte Alpina. Courmayeur. Prezzo: L. 15 (più L. 1,20 per sped. raccom.).

E' un'eccellente illustrazione turistica della stazione alpina di fama mondiale, fatta con amore filiale da un appassionato alpinista, e trattata con giusto equilibrio e non comune chiarezza ed efficacia, sì che si raccomanda vivamente anche al primo sguardo. Ma i pregi del volumetto sono molteplici: e bisogna ricordare le bellissime illustrazioni in rotocalco, e quell'efficacissimo « ortorama » della Catena del M. Bianco, disegnato dall'Autore, che dà realmente — assieme all'utile informazione toponomastica — anche un chiaro concetto di ciò che rappresenta nel sistema alpino quella prodigiosa sfilata di vette eccelse. Le cartine topografiche a colori, disegnate con somma cura e con abile maestria dall'Autore stesso, nonchè le piante delle località turistiche rappresentano pure un egregio esempio di quanto si potrebbe e si dovrebbe fare in questo genere di lavori.

Unico appunto di un certo rilievo (che occorre muovere perchè ad esso venga ovviato in una prossima edizione) è quello della mancanza di un indice dei nomi e degli itinerari.

Le distanze automobilistiche da Torino a tutti i Comuni del Piemonte, con l'indicazione del percorso per la via più breve. – Pag. 49 con uno schizzo topogr. Ed. Avv. F. Cornetti, Corso Duca di Genova, 62, Torino, 1931-IX. Prezzo: L. 5. Per i Soci del Touring, che ne facciano diretta richiesta all'Editore: L. 3,75.

Opera utile, se pur modesta. I Comuni sono posti in ordine alfabetico e per ognun d'essi sono indicati: la popolazione, l'altimetria, la provincia, la distanza chilometrica da Torino e l'itinerario più breve per giungervi con l'automezzo.

L'Agricoltura moderna. – Ed. la S. A. «Nafta» di Genova, che lo invia gratis a scopo di propaganda.

E' un libro interessante che tratta assai diffusamente delle macchine in uso nell'agricoltura e delle speciali macchine che l'agricoltura italiana predilige. Alla descrizione di queste si accompagnano le più utili norme per la loro manutenzione, con speciale riguardo alla lubrificazione che tali macchine esigono.

Il giardino fiorito. – Riv. mensile della Soc. «Amici del Fiore». – Sanremo, Firenze, Roma. Viene inviata gratuitamente ai Soci della «Amici del Fiore» i quali versano una quota annua di L. 15 (Estero L. 30). Sostenitori, quota annua L. 50; Fondatori, quota unica L. 300. Rivolgersi al Prof. Mario Calvino, Casella Postale 102, Sanremo.

Già nel nostro fascicolo di febbraio demmo notizia della costituzione del simpatico sodalizio. E' questo il primo numero (febbraio-marzo) della sua Rivista e contiene interessantissimi scritti di floricoltura magnificamente illustrati in nero e a colori.

Carta delle Irrigazioni Lombarde. Carta delle Irrigazioni Piemontesi. Carta delle Irrigazioni Emiliane. – Pubblicate a cura dell'Ufficio Idrografico del Po, Uffici rispettivamente di Milano, Torino e Parma. 3 fasc. in folio. Libreria dello Stato, Roma. Ogni Carta: L. 70.

SARTORIS ALBERTO. – *Antonio Sant'Elia*. – Pag. 36 illustr. A cura di Giovanni Scheiwiller, Milano, 1930. Ediz. numerata fuori commercio.

Statistica dei Soci al 31 Marzo 1931-IX.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 marzo 1931		N. 160 906
Soci annuali per il 1931 inscritti alla stessa data		» 15 873
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1930	N. 164 035	
Soci Vitalizi inscritti dal 1° al 31 marzo 1931 ..	» 6 751	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 marzo 1931	» 15 775	
		» 186 561
Totale Soci		N. 363 340
Presumibili rinnovi Soci annuali già inscritti nel 1930 che non pagarono ancora la quota del 1931 e presumibili nuove iscrizioni		» 37 000
Totale Soci		N. 400 340

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

GUSTAVO MODIANO - MILANO
PREZZO L. 1,80